



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 482]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 21, 2017/अग्रहायण 30, 1939

No. 482]

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 21, 2017/AGRAHAYANA 30, 1939

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**

**अधिसूचना**

मुंबई, 11 दिसंबर, 2017

**सं.टीएएमपी/77/2016/सीएचपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से सीएचपीटी स्थित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**

मामला संख्या. टीएएमपी/77/2016-सीएचपीटी

**चेन्नई पत्तन न्यास**

---

**आवेदक**

**गणपूर्ति**

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

**आदेश**

(नवंबर, 2017 के 14वें दिन को पारित)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सीएचपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून 2016 द्वारा 1 अगस्त, 2016 से प्रभावी महापत्तन न्यासों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति, 2016 की प्रति अग्रेषित की है। तत्पश्चात्, एमओएस ने, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन, अपने पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्टूबर 2016 द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन महापत्तनों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश जारी किए थे। एमओएस द्वारा जारी किए गए निदेशों के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने 15 नवंबर 2016 को राजपत्र सं. 407 द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश अधिसूचित किए थे।
3. महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अंतर्गत, महापत्तन न्यासों द्वारा अधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के संबंध में एमओएस द्वारा जारी उक्त दिशानिर्देशों पर 5 नवंबर, 2016 को एक कार्यशाला का आयोजन किया गया था। सीएचपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों के वरिष्ठ अधिकारियों ने उक्त कार्यशाला में भाग लिया।

4.1. **इस पृष्ठभूमि में, सीएचपीटी दिसंबर, 2016 में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के प्रासमिक प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव लाया। सीएचपीटी ने अपने 19 दिसंबर, 2016 के ई-मेल के द्वारा विधिवत् दरमान प्रारूप के साथ-साथ दरमानों को शासित करने वाली सोपाधिकताएं और प्रस्तावित निष्पादन मानक भेजे हैं।**

4.2. सीएचपीटी द्वारा 19 दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव में उठाये गए मुख्य मुद्दों का सारांश निम्नवत् हैं:-

- (i). सीएचपीटी में निजी लाइसेंसधारक एजेंसियों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क नियतन का प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों के आधार पर और सीएचपीटी पर पत्तन विशिष्ट चल रही स्थितियों को ध्यान में रखकर तैयार किया गया है।
- (ii). प्रस्ताव तैयार करने के लिए अपनायी गई पद्धति/ प्रणाली तथा दिशानिर्देशों से विचलन का औचित्य प्रस्ताव के साथ भेजा गया है।
- (iii). लागत वितरण, परिभाषाओं के साथ प्रस्तावित प्रारूप प्रासमिक प्रशुल्क अनुसूची, निष्पादन मानक और टिप्पणियां भी भेजी गई हैं।
- (iv). सीएचपीटी ने प्रस्ताव बनाते समय चेन्नई पोर्ट स्टीवडोर्स एसोसिएशन (सीपीएसटी) से प्राप्त टिप्पणियां भी अपने 28.11.2016 के पत्र के द्वारा भेजी हैं।

4.3. प्रस्ताव की विशिष्टियां, अपनायी गई पद्धति/ प्रणाली तथा दिशानिर्देशों से विचलन, सीएचपीटी द्वारा दिये गए औचित्यों सहित निम्नवत् हैं:-

(i). **कार्गो प्रोफाइल:**

- (क). दिशानिर्देशों के अनुसार, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो को प्रत्येक को 112 गुणों में वर्गीकृत किया गया है। पिछले 3 वर्षों में चेन्नई पत्तन द्वारा वास्तविक रूप से प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो 9 गुणों में और ब्रेक बल्क कार्गो 5 गुणों के अंतर्गत आता है। यह पाया गया है कि कार्गो के विभिन्न घनत्वों, प्रहस्तन की विधियों आदि के कारण विभिन्न कार्गो की उत्पादकता अलग-अलग होती है।

- (ख). दिशानिर्देशों के अनुसार, आयात और निर्यात कार्गो के लिए समान मानक सुझाये गए हैं। परंतु, वास्तव में, आयात कार्गो के प्रहस्तन की विधि, उसी कार्गो के लिए अलग हो जाती है जब वह निर्यात के लिये आता है। ऐसा विभिन्न कारको पर निर्भर करता है जैसे कार्गो का समूहन, आयात और निर्यात के लिए प्रयुक्त उपस्कर की किस्म आदि जिससे उत्पादकता परिवर्तित हो जाती है। इसी प्रकार कुछेक कार्गो का आयात के दौरान स्लिंगिंग, ड्रैगिंग, अनलीशिंग, लिफ्टिंग आदि जैसे परिचालनों की जरूरत होती है, जिसे उस कार्गो को घाट पर उतारने से पहले किया जाता है। दूसरी ओर, वही कार्गो जब निर्यात किया जाता है तो उसे लिफ्ट करके खाली हैश में रख दिया जाता है। अधिकतर निर्यात कार्गो ग्री-स्लिंग होता है जिससे नौभरण तीव्रता से होता है और उत्पादकता बढ़ जाती है। इसलिए, निर्यात अथवा आयात किये जाने वाले कुछेक कार्गो में समान कार्गो के लिए उत्पादकता में परिवर्तन होता है। इसके अतिरिक्त, सीएचपीटी में, कुछेक कार्गो केवल निर्यात होते हैं कुछ अन्य कार्गो केवल आयात होते हैं।
- (ग). ऊपर दिये गए कारणों से, सीएचपीटी में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के प्रासमिक प्रशुल्क विशिष्ट वस्तुओं के लिए और आयात तथा निर्यात लिए अलग से प्रस्तावित किया गया है। पिछले 3 वर्षों में प्रहस्तित कार्गो के आधार पर, 33 विशिष्ट वस्तुओं के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है अर्थात् 19 वस्तुओं को शुष्क बल्क कार्गो में (13 आयात और 6 निर्यात) और 14 वस्तुओं को ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी में (8 आयात और 6 निर्यात) यदि भविष्य में किसी नए कार्गो को प्रहस्त किया जाता है, तो समान किस्म प्रहस्तन विधि और उत्पादकता मानकों के प्रशुल्क को अपनाया जायेगा।

## (ii) प्रहस्तन विधि:

- (क). दिशानिर्देशों में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए जहाजी क्रेन या तट क्रेन या चल हार्बर क्रेन (एचएमसी) या इसके संयोजन की संकल्पना की गई है। सीएचपीटी में, शुष्क बल्क कार्गो का प्रहस्तन जहाजी क्रेन या एचएमसी अथवा विरले ही घाट क्रेन से किया जाता है। एचएमसी निजी प्रचालक द्वारा प्रदान की जाती है जिसके लिए वास्तविक तैनाती के आधार पर एचएमसी किराया प्रभार, प्राधिकरण अनुमोदित दरें और निष्पादन मानकों के अनुसार संदेय होता है। एचएमसी का प्रयोग करते हुए कार्गो प्रहस्तन मानदंड निजी प्रचालक के साथ करार में अंतर्विष्ट किये जाते हैं। अतः शुष्क बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए प्रशुल्क परिचालनों की दो विधियों के लिए अर्थात् (i) जहाजी क्रेन का प्रयोग करते हुए और (ii) एचएमसी का प्रयोग करते हुए, निकाले गए हैं।
- (ख). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में जहाजी क्रेन से प्रहस्तन की संकल्पना की गई है और एचएमसी का उल्लेख नहीं किया गया है। तदनुसार, ब्रेक बल्क कार्गो से स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए प्रशुल्क को जहाजी क्रेन का उपयोग करते हुए ही निकाला गया है।
- (ग). तट प्रहस्तन के संबंध में दिशानिर्देश 5 विधियों के अंतर्गत शुष्क बल्क कार्गो के प्रशुल्क परिकलन की व्यवस्था करते हैं और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 4 विधियों की। चूंकि सीएचपीटी में हॉपर का प्रयोग विरले ही किया जाता है, इसलिए हॉपरों के प्रयोग के प्रचालन की विधियों पर अलग विधियों के रूप में सुविचार नहीं किया गया है। तथापि, हॉपर के प्रयोग के प्रभारों को अतिरिक्त प्रशुल्क के रूप में अलग से लिया गया है।
- (घ). दिशानिर्देश तट प्रहस्तन प्रभारों के परिकलन के लिए '1 कि.मी. भीतर' और '1 कि.मी. से इतर' तीनों विधियों के अंतर्गत अलग से दूरी की व्यवस्था करते हैं। परंतु सीएचपीटी की भौगोलिक स्थिति के अनुसार, पत्तन सीमाओं के भीतर कार्गो की औसत ढुलाई दूरी लगभग 1.5 कि.मी. होती है, जिसे तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रभार नियतन में विचार में लिया गया है।
- (ङ). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के लिए ही तट प्रहस्तन परिचालन प्रशुल्क को प्रचालन की तीनों विधियों के अंतर्गत अर्थात् (i) क्रेन ग्रेब का प्रयोग करते हुए ट्रकों से पोतों पर सीधे लदान व्यवहारिक नहीं। अतः निर्यात कार्गो के लिए विधि पर सुविचार नहीं किया गया। (ii) ग्रेब क्षमता ट्रक क्षमता से अधिक है। अतः इस विधि पर एचएमसी के अंतर्गत सुविचार नहीं किया गया और (iii) क्रेन ग्रेब का प्रयोग करने हुए ट्रकों से पोतों पर सीधे लदान व्यवहारिक नहीं। अतः निर्यात कार्गो के लिए विधि पर सुविचार नहीं किया गया।

- (च). विधि 1 अर्थात् 'कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड ले जाया जाना' को एचएमसी के साथ शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए विचार में नहीं लिया गया क्योंकि ग्रेब की क्षमता ट्रक की क्षमता से अधिक है। इसी प्रकार, निर्यात के समय शुष्क बल्क कार्गो के ट्रक से सीधे पोत पर लदान जहाजी क्रेन द्वारा और एचएमसी द्वारा व्यवहारिक नहीं है। अतः शुष्क बल्क कार्गो के निर्यात के लिए विधि 1 पर विचार नहीं किया गया है।
- (छ). दिशानिर्देश रेलवे परिचालनों के लिए मानक निर्धारित नहीं करते। तथापि, सीएचपीटी में कुछ कार्गो रेल द्वारा प्राप्त/प्रेषित किया जाता है। अतः रेल लदान/उतरायी परिचालनों के लिए लागू प्रभारों को अलग से परिकलित किया गया है जिसका भुगतान उक्त तट प्रहस्तन प्रशुल्क के अलावा किया जाता है। जहां-कहीं रेल लदाई/उतरायी निहित होती है।

(iii) **इष्टतम क्षमता:**

- (क). 33 विशिष्ट वस्तुओं के विषय में जहाजी-क्रेन के साथ प्रहस्तन के लिए प्रति पाली इष्टतम क्षमता पर पिछले 3 वर्षों की औसत वास्तविक उत्पादकता के आधार पर, कार्गो प्रोफाइल में परिवर्तन और पिछले 3 वर्षों के दौरान, पत्तन की विशिष्ट स्थितियों के अंतर्गत, पत्तन के निष्पादन पर आधारित है, उन पर दिशानिर्देशों के खंड 1.8 के निबंधनों के अनुसार सुविचार किया गया है।
- (ख). एचएमसी का प्रयोग करते हुए शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित निष्पादन मानकों तथा एचएमसी प्रचालक के साथ किये गए करार में अंतर्विष्ट पर विचार किया गया है। प्रति पाली इष्टतम क्षमता निकालने के लिए प्रति पोत दो एचएमसी को विचार में लिया गया है।

(iv) **उपस्कर मानदंड:**

(क). **स्टीवडोरिंग:**

- (i). दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रति हैश एक डॉजर का मानदंड अनुबद्ध करते हैं। तथापि, कार्गो की प्राकृति पर विचार करके ऑन-बोर्ड परिचालनों के लिए डॉजर/पे लोडर/पोक्लेन पर विचार किया गया है। कार्गो की किस्म तथा परिचालन अपेक्षाओं के आधार पर कुछेक कार्गो के लिए उपस्करों की संख्या में वृद्धि/कमी की गई है। एचएमएस और कतरन कबाड़ के लिए विशेष प्रकार के लोट्स/आरेंज पील ग्रेब लिये गए हैं। एचएमसी प्रचालन के लिए, प्रत्येक एचएमसी 2 नग हॉपर/पे लोडर/पोक्लेन लिये गए हैं।
- (ii). दिशानिर्देश ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रति हैश 1 डीएफएलटी मानदंड अनुबद्ध करते हैं। तथापि, कार्गो की किस्म को देखते हुए, ऑन-बोर्ड परिचालनों के लिए कम/उच्च क्षमता के उपस्करों पर सुविचार किया गया है। कार्गो की किस्म तथा परिचालन अपेक्षाओं के आधार पर कुछेक कार्गो के लिए उपस्करों की संख्या में वृद्धि/कमी की गई है। उत्खनकों और परियोजना कार्गो के लिए स्प्रेडरों पर विचार किया गया है।

(ख). **तट प्रहस्तन:**

- (i). तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए जब कार्गो के लदान/उतरायी के लिए जहाजी क्रेन प्रयोग में लायी जाती हैं, दिशानिर्देशों में उपस्कर अपेक्षा मानक निर्धारित किये गए हैं, उन्हें कार्गो की किस्म और परिचालन अपेक्षाओं को ध्यान में रखकर आशोधित किया गया है। प्रहस्तन की अपेक्षाओं के आधार पर उपस्कर की किस्म और क्षमता को आशोधित कर दिया गया है और जहां-कहीं जरूरी हुआ वहां कार्गो की किस्म के अनुसार उपस्करों की संख्या में वृद्धि/कमी की गई है। परिवहन के लिए ट्रकों की संख्या 1.5 कि.मी. की औसत दूरी और कार्गो की किस्म और घनत्व के आधार पर विचार किया गया है।
- (ii). लेकिन, जब एचएमसी का प्रयोग कार्गो के लदान/उतरायी के लिए किया जाता है, कार्गो को घाट से तीव्रता से हटाना होता है ताकि एचएमसी की पूरी उत्पादकता प्राप्त की जा सके। अतः तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अधिक संख्या में उपस्कर पर विचार किया गया है जिससे एचएमसी की उच्च उत्पादकता से मेल हो सके।

- (iii). सभी कार्गो के लिए सुविचारित प्रहस्तन उपस्कर पोत से कार्गो की उतरायी और स्टैक यार्ड या ट्रांजिट क्षेत्र को मूवमेंट और इसके विपरीत के लिए ही है। सुपुर्दगी के लिए कार्गो का वैगनों में लदान या ट्रकों में लदान की खाद की मूवमेंट या इसके विपरीत को शामिल नहीं किया गया है। कॉमन रेलवे साइडिंग पर वैगनों में लदान/उतरायी के लिए उपस्कर आवश्यकता पर अलग से विचार किया गया है।

**(v) उपस्कर किराया प्रभार:**

- (क). विभिन्न उपस्करों के लिए उपस्कर किराया प्रभारों को वर्तमान बाज़ार दर पर व्यापार से प्राप्त फीडबैक के आधार पर, दिशानिर्देशों के खंड 3.5.6 और 4.5.6 के अनुरूप, सुविचार किया गया है। [विभिन्न उपस्करों के लिए सुविचारित उपस्कर किराया प्रभारों का विवरण सीएचपीटी द्वारा भेजा गया है।]
- (ख). एचएमसी के किराया प्रभारों को सीएचपीटी में वर्तमान एचएमसी प्रचालक अर्थात् मैसर्ज ग्लोबल पोर्ट साल्यूशनज़ के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर वर्ष 2016-17 के लिए लागू वार्षिक वृद्धि के साथ सुविचार किया गया है।
- (ग). दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार, उपस्कर किराया प्रभार पर प्रति पाली आधार पर विचार किया जाना होता है। लेकिन, व्यापार से प्राप्त फीडबैक और अपनायी जा रही प्रथा को ध्यान में रख कर ग्रैब, ट्रक 40 टन, हॉपर और तिरपाल के किराया प्रभार 'प्रति एमटी' आधार पर सुविचारित किये गए हैं।

**(vi). श्रम लागत:**

- (क). दिशानिर्देशों के अनुसार, स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए श्रम की तैनाती राष्ट्रीय औद्योगिक पंचाट अधिकरण द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार की जानी चाहिए। सीएचपीटी में उच्च न्यायालय के आदेशानुसार 21.09.2015 से एनआईटी अवार्ड लागू हैं। तदनुसार, स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए मानव शक्ति की आवश्यकता पर पत्तन द्वारा अपनायी गई वर्तमान तैनाती नीति के अनुसार सुविचार किया गया है।
- (ख). जहाजी क्रेन के साथ शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए हुकों की संख्या पर दिशानिर्देशों के अनुसार सुविचार किया गया है। एचएमसी के साथ शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए, हुकों की संख्या 2 के रूप में एचएमसी की संख्या के समान सुविचारित की गई है। जहाजी क्रेन के साथ ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए, सभी वस्तुओं के लिए हुकों के 3 नग पर सुविचार किया गया है।
- (ग). स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए श्रम तैनाती प्रभार 09.11.16 से प्रभावी संशोधित दरमानों में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों पर सुविचार किया गया है। दरमान दरों पर 1.1.2017 से सभी महापत्तनों में श्रेणी I से IV कर्मचारियों के मज़दूरी संशोधन पर 15% का विचार किया गया है।
- (घ). सीएचपीटी के दरमानों के अनुसार, स्टीवडोरों द्वारा उजरती दर प्रोत्साहन वास्तविक पर दिया जायेगा। प्रति पाली प्रति कामगार उजरती दर प्रोत्साहन 15.10.2015 से 30.09.2016 से दिये गए वास्तविक उजरती दर प्रोत्साहन के आधार पर सुविचार किया गया है और श्रम लागत आकलनों में जोड़ा गया है। [उजरती दर प्रोत्साहन का विस्तृत आकलन सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है।]
- (ङ). इस प्रस्ताव में तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए श्रम लागत मानदंडों के अनुसार सुविचारित की गई है यानी शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया प्रभारों का क्रमशः 5% और 10% ताकि घाट और स्टैक यार्ड की श्रम आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके।
- (च). सीएचपीटी के 09.11.2016 से प्रभावी संशोधित दरमानों के भाग 4, क्रम संख्या 4.2 के अनुसार प्रत्यक्ष सुपुर्दगी/शिपमेंट के मामले के सिवा प्राप्ति/सुपुर्दगी/ इंटर-कार्टिंग के लिए 4 रु. प्रति एमटी का उजरती दर प्रोत्साहन देय है। तदनुसार, तट प्रहस्तन परिचालनों की विधि 2 व 3 के अंतर्गत तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए 4 रु. प्रति एमटी श्रम लागत में जोड़ दिया गया है।

- (छ). सीएचपीटी के 09.11.2016 से प्रभावी संशोधित दरमानों के भाग 4, क्रमांक 4.3 के अनुसार 1 रु. प्रति एमटी विशेष उगाही कार्गो प्रहस्तन कामगारों के तैनाती वाले सभी मज़दूरी संशोधन बकाया के लिए दातव्य है और इसे आयात/निर्यात आवेदनों के माध्यम से एकत्र किया जाता है। तदनुसार 1 रु. प्रति एमटी को सभी तीनों विधियों के अंतर्गत तट प्रहस्तन परिचालनों की श्रम लागत में जोड़ दिया गया है।

(vii) **राजस्व अपेक्षा तथा प्रशुल्क:**

- (क). विभिन्न वस्तुओं के लिए प्रति पाली आधार पर राजस्व अपेक्षा निकालने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार परिचालन उपरिव्यय, प्रशासनिक उपरिव्यय और मार्जिन पर सुविचार किया गया है।
- (ख). अलग-अलग वस्तुओं के लिए प्रासमिक प्रशुल्क प्रति एमटी आधार पर प्रति पाली राजस्व अपेक्षा को प्रति पाली इष्टतम क्षमता से भाग देकर निकाला गया है।

(viii). **प्रहस्तित प्रारूप प्रासमिक प्रशुल्क अनुसूची:**

- (क). प्रस्तावित प्रारूप प्रासमिक प्रशुल्क अनुसूची प्रहस्तन की विभिन्न विधियों के अंतर्गत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए निकाली गई दरों के आधार पर बनायी गई है।
- (ख). परिभाषाएं और टिप्पणियां स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति 2016, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारित दिशानिर्देश, 2016 सीएचपीटी के दरमानों में निबंधनों और शर्तों तथा प्रासमिक प्रशुल्क निकालने के लिए अपनायी गई प्रणाली के आधार पर प्रस्तावित की गई है।
- (ग). दिशानिर्देशों (खंड 7.1) के अनुसार पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 16.06.2016 को जारी बर्थिंग नीति में निर्धारित मानदंडों की प्राप्ति पर लाइसेंसधारक एजेंट 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का पात्र होगा। तथापि, व्यापार को न्यूनतम असुविधा देने और प्राधिकरण की कार्यशाला में हुई चर्चा के आधार पर, इष्टतम क्षमता पिछले तीन वर्षों में औसत निष्पादन के आधार पर निकाली गई है और उसे 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए प्रस्तावित प्रारूप प्रासमिक प्रशुल्क अनुसूची में निष्पादन मानक के रूप में किया गया है।
- (घ). हॉपर के प्रयोग के लिए प्रभारों और रेलवे साइडिंग पर लदान/उतरायी परिचालनों के लिए प्रभारों को अतिरिक्त प्रशुल्क मद के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (ङ). प्रासमिक प्रशुल्क में अतिरिक्त/विशिष्टीकृत उपस्करों की तैनाती और बैग तैयार करने जैसी सेवाओं को शामिल नहीं किया गया है जिन्हें स्टीवडोरिंग आयातक/ निर्यातक के अनुरोध पर प्रदान करते हैं। इस संबंध में एक टिप्पणी प्रस्तावित प्रारूप प्रासमिक प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।

(ix) **सामान्य:**

- (क). दिशानिर्देश लागत विवरणों का कोई प्रपत्र निर्धारित नहीं करते। दिशानिर्देशों और प्राप्त सूचना के आधार पर निम्नलिखित लागत विवरण तैयार करके प्रस्तुत किये जा रहे हैं:-
- दिशानिर्देशों के अनुसार और प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण के लिए सुविचारित उत्पादकता मानदंड दर्शाने वाला विवरण।
  - स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया प्रभारों का आकलन।
  - तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया प्रभारों का आकलन।
  - स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए श्रम प्रभारों का आकलन।
  - तट प्रहस्तन परिचालनों शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए श्रम प्रभारों का आकलन।
  - स्टीवडोरिंग परिचालन के लिए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो का प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण।

- (vii). जहाजी क्रेन से शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालन के प्रासमिक प्रशुल्क का निर्धारण।
- (viii). एचएमसी के साथ शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालन के प्रासमिक प्रशुल्क का निर्धारण।
- (ix). कॉमन रेलवे साइडिंग पर वैगन में लदान / से उतरायी के प्रासमिक प्रशुल्क का निर्धारण।
- (x). विभिन्न प्रहस्तन विधियों के अंतर्गत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए समेकित प्रासमिक प्रशुल्क अनुसूची।
- (ख). दिशानिर्देश अपने पहियों से या एमएएफआई का प्रयोग करते हुए चलने वाले रो-रो पोतों में मोटर वाहनों और अन्य ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के मानकों को कवर नहीं करते। अतः वर्तमान प्रस्ताव इन प्रचालनों को कवर नहीं करता, जिसके लिए बाद में अलग से प्रस्ताव प्रस्तुत किया जायेगा।
- (ग). सीएचपीटी में, कंटेनरों का प्रहस्तन बीओटी आधार पर निजी टर्मिनल प्रचालनों द्वारा किया जाता है। तथापि, पत्तन बड़ी थोड़ी मात्रा में, लगभग 2000 कंटेनर प्रति वर्ष, का प्रहस्तन करता है, जो अधिकतर तटीय कंटेनर होते हैं। कंटेनरों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निकाला जायेगा और बाद में अलग से प्रस्ताव प्रस्तुत किया जायेगा।

4.4. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ 'निष्पादन मानक और शुष्क बल्क कार्गो (जहाजी क्रेन, मोबाइल हार्बर क्रेन का प्रयोग करते हुए) के लिए अतिरिक्त प्रभार और ब्रेक बल्क कार्गो प्रशुल्क अनुसूची भी प्रस्तुत की है। निष्पादन मानक और शुष्क बल्क कार्गो तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रशुल्क अनुसूची नीचे दी जाती है:-

**क. निष्पादन मानक**

- (i). शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तु	उत्पादकता प्रति पाली (एमटी)	
		जहाज क्रेन का उपयोग	चल हार्बर क्रेन का उपयोग
क.	आयात		
1	अमोनियम सल्फेट	2000	8333
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	8333
3	रॉक फास्फेट	2000	8333
4	सल्फर	1800	8333
5	यूरिया	1400	8333
6	सिलिका बालु	1400	8333
7	डोलोमाइट	4200	8333
8	चूना पत्थर	3400	8333
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	8333
10	जिप्सम	3000	8333

11	खाद्यान्न	1400	8333
12	कतरन कबाड़	1800	8333
13	भारी गलनांक कबाड़	750	8333
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>		
14	खाद्यान्न (मक्का कच्चा खांड आदि)	700	8333
15	वैरीटस	3400	8333
16	बटिया पत्थर	2400	8333
17	मिल स्केल	3500	8333
18	सीमेंट खंगर	3700	8333
19	फेरो स्लैग	3500	8333

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तु	उत्पादकता प्रति पाली (एमटी)
<b>क</b>	<b>आयात</b>	
1	इस्पात छडे/ट्यूब/पाइप	850
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700
3	इस्पात प्लेट	1400
4	इस्पात लट्टा	850
5	एचआर कॉयल	2300
6	उत्खनक	450
7	परियोजना कार्गो	450
8	लट्टे	700
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>	
9	इस्पात बार/छडे/ट्यूब/पाइप	1000
10	इस्पात सीआर कॉयल	1200
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000



12	एचआर काँयल	2300
13	वैरीटस-जे.बैग	1200
14	परियोजना कार्गो	250

ख. प्रस्तावित दरमान:

(i) शुष्क बल्क कार्गो

(क) जहाजी केन का उपयोग

(दर प्रति एमटी रु. में)

क्र.सं.	वस्तु	स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन		
			विधि 1	विधि 2	विधि 3
<b>क</b>	<b>आयात</b>		कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना	कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना	कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और सपुर्दगी के लिए पत्तन सीमा से बाहर ले जाना
1	अमोनियम सल्फेट	107	78	110	34
2	मुरेट ऑफ पोटाश	107	78	110	34
3	राँक फास्फेट	107	78	110	34
4	सल्फर	150	103	142	41
5	यूरिया	114	82	113	32
6	सिलिका बालु	130	152	230	80
7	डोलोमाइट	77	52	82	32
8	चूना पत्थर	83	63	100	38
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	110	82	119	39
10	जिप्सम	88	53	76	25
11	खाद्यान्न	131	111	153	44
12	कतरन कबाड़	199	109	196	89
13	भारी गलनांक कबाड़	285	133	179	47
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>		कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से	कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से	कार्गो को पत्तन के बाहर से सीधे लाना और घाट पर उतारना और

			ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना और ट्रकों से सीधे पोत पर लादना।	ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना घाट पर उतारना और पोत पर लादना।	पोत पर लादना।
14	खाद्यान्न (मक्का कच्चा खांड आदि)	212	क्रेन ग्रैब का प्रयोग करते हुए ट्रकों से सीधे पोतों पर लदान व्यवहारिक नहीं है।	298	80
15	बैरीटस	94		147	51
16	बटिया पत्थर	97		138	50
17	मिल स्केल	92		97	37
18	सीमेंट खंगर	90		92	36
19	फेरो स्लैग	92		97	37

## (ख) चल हॉर्बर क्रेनों के प्रयोग द्वारा

(दर प्रति एमटी रु. में)

क्र.सं.	वस्तु	स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन		
			विधि 1	विधि 2	विधि 3
क	आयात		कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना	कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना	कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और सपुर्दगी के लिए पत्तन सीमा से बाहर ले जाना
1	अमोनियम सल्फेट	92	एमसीएच की ग्रैब क्षमता ट्रकों की क्षमता से अधिक होती है इसलिये ट्रकों से सीधे पोतों पर लदान व्यवहारिक नहीं है।	127	20
2	मुरेट ऑफ पोटाश	92		127	20
3	रॉक फास्फेट	92		127	20
4	सल्फर	97		130	22
5	यूरिया	90		127	20
6	सिलिका बालु	92		127	20
7	डोलोमाइट	92		127	20
8	चूना पत्थर	92		127	20
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	97		127	20
10	जिप्सम	92		127	20
11	खाद्यान्न	92		127	20
12	कतरन कबाड़	112		139	32

13	भारी गलनांक कबाड़	101		111	13
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>		कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना और ट्रकों से सीधे पोत पर लादना।	कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना घाट पर उतारना और पोत पर लादना।	कार्गो को पत्तन के बाहर से सीधे लाना और घाट पर उतारना और पोत पर लादना।
14	खाद्यान्न (मक्का कच्चा खांड आदि)	92	एमसीएच ग्रैब का प्रयोग करते हुए ट्रकों से सीधे पोतों पर लदान व्यवहारिक नहीं है।	116	16
15	बैरीटस	97		116	16
16	बटिया पत्थर	92		116	16
17	मिल स्केल	97		116	16
18	सीमेंट खंगर	97		116	16
19	फेरो स्लैग	97		116	16

**(ख) अतिरिक्त प्रभार**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति एमटी (रु. में)
1.	कार्गो उतरायी के लिए हॉपरो का प्रयोग।	45
2.	रेलवे साइडिंग पर वैगन पर लदान	36
3.	रेलवे साइडिंग पर वैगन से उतरायी	59

**(II) ब्रेक बल्क कार्गो**

(दर प्रति एमटी रु. में)

क्र.सं.	वस्तु	स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन		
			विधि 1	विधि 2	विधि 3
<b>क</b>	<b>आयात</b>		कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना	कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना	कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और सपुर्दगी के लिए पत्तन सीमा से बाहर ले जाना
1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप	169	155	279	126
2	इस्पात सीआर कॉयल	139	143	257	116
3	इस्पात प्लेट	169	124	202	80
4	इस्पात लट्टा	169	155	279	126

5	एचआर कॉयल	127	150	210	61
6	उत्खनक	389	96	103	29
7	परियोजना कार्गो (सामग्री मशीने)	427	244	427	185
8	लट्टे	341	लागू नहीं	367	212
ख	निर्यात		कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना और ट्रकों से सीधे पोत पर लादना।	कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना घाट पर उतारना और पोत पर लादना।	कार्गो को पत्तन के बाहर से सीधे लाना और घाट पर उतारना और पोत पर लादना।
9	इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	178	143	250	108
10	इस्पात सीआर कॉयल	197	171	279	110
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	175	275	लागू नहीं	लागू नहीं
12	एचआर कॉयल	127	150	210	61
13	बैरीटस-जे.बैग	255	102	लागू नहीं	लागू नहीं
14	परियोजना कार्गो (मशीनें, पवनचक्की तथा उत्खनक)	768	379	703	326

4.5. चेन्नई पोर्ट स्वीवडोर एसोसिएशन (सीपीएसए) ने 28 नवंबर, 2016 के अपने पत्र में की गई टिप्पणियां, जैसी पत्तन प्रस्ताव के साथ भेजी हैं, इस प्रकार हैं:-

- (i). ना ही प्राधिकरण और ना ही सीएचपीटी को स्वीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रशुल्क निर्धारित करने की विधिक स्थिति में हैं और न ही उन्हें ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग के लिए वस्तु वार प्रशुल्क की जटिल प्रक्रिया में विभिन्न लागत तत्वों को सही-सही निर्धारित करने का वांछित ज्ञान है। मोटे तौर पर हम नई स्टीवडोरिंग नीति के उद्देश्यों के विरुद्ध है बल्कि हम स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों को सरल व कारगर बनाने के मंत्रालय के प्रयास का स्वागत करते हैं।
- (ii). तट और ऑन-बोर्ड प्रचालनों दोनों के लिए संयुक्त लाइसेंस के मुद्दे पर यह उल्लेख किया जाता है कि परंपरागत स्टीवडोरिंग प्रचालन उतरायाई के समय हुक-प्वाईट तक होते थे और लदान करते समय हुक प्वाईट से आगे/ अन्य सभी कार्यकलाप तट प्रहस्तन के अंतर्गत आते हैं। स्टीवडोरिंग को अनिवार्यतः तट परिचालनों के लिए बाध्य करना अनुचित और अवैध होगा और लाइसेंस की शर्तों में लाइसेंसधारक के या तो ऑन-बोर्ड करने की या तट प्रचालन की या दोनों की यथापेक्षित अनुमति होगी।
- (iii). लाइनर कार्गो के लिए सामान्य कार्गो स्टीवडोरिंग के मामले में, जहां पत्तन न्यास कार्गो के वैध अमानतदार होते हैं, विधिक रूप से दबाव बनाना असंभव है कि ऑन-बोर्ड स्टीवडोर तट सम्भरण कार्य भी करे। यह तब संगत होता है, जब-कभी शिपर के अनेकों प्राप्तकर्ता होते हैं और प्रत्येक का भिन्न-भिन्न कंपनियों के साथ व्यक्तिगत संविदा होते हैं।
- (iv). जहां तक प्रासमिक प्रशुल्क नियतन का संबंध है, प्रत्येक कार्गो प्रचालन अनन्य होता है और प्रहस्तन के भिन्न-भिन्न तरीके हो सकते हैं। भारित औसत से दर अयार्थरूप से उच्च अथवा कम हो जायेंगी, जो लाभदायक प्रयोजन साबित नहीं होंगे।
- (v). हमारा यह सुविचारित मत है कि प्राधिकरण के पास कोई ऐसा साधन नहीं है जिससे वह स्टीवडोरिंग-सह-प्रहस्तन लाइसेंस धारकों का प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारित करता है।

(vi). अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में निम्नलिखित प्रतिमानों पर विचार नहीं किया गया है:-

- (क). 3.3 में प्रहस्तित किये जाने वाले प्रत्येक कार्गो के लिए प्रति पाली आधार पर इष्टतम क्षमता परिकलित की जाती है। यह सर्वविदित और दस्तावेज़ी तथ्य है कि सभी पत्तनों में 8 घंटे की पाली में 5 घंटे ही काम होता है क्योंकि गैंग विलंब से आते हैं, ब्रेक बढ़ा लेते हैं और जल्दी चले जाते हैं। इसके बारे में प्रशुल्क क्या करेगा?
- (ख). 3.4 में पूंजीगत लागत को क्यों नहीं हिसाब में लिया जाता? बहुत से स्टीवडोरिंग ने निर्विधन और कुशल प्रहस्तन के लिए परिसंपत्ति बनाने में करोड़ों रु. खर्च कर दिये हैं। विभिन्न पत्तनों में किराया दरे प्राधिकरण के अपने सूत्र आरओसीई + 16% का प्रकटन नहीं हैं। इसे प्रशुल्क कैसे हिसाब में लेता है।
- (ग). 3.4.1. और 3.4.2. में विभिन्न आकारों के पोतों, क्रेन की गति (चार्टर पार्टी निबंधनों के अनुसार परिचालन जेनरेटरों की संख्या के आधार पर), क्रेनों के अनुवात और घूमने की गति, हैच खुलने के आकार, टवीन डैक आकार, अड़वाल के आधार पर डैकों के बीच खुली जगह या बीच में जलमग्नता, हैच की लंबाई, भरने अथवा हटा कर रखने को प्रभावित करने वाले फ्रेमों की स्थिति प्रहस्तन को प्रभावित करने वाली आस्ट्रेलियाई सीडियों की स्थिति बहु स्टो और रीस्टो, शिफ्टिंग आदि को ध्यान नहीं रखा गया है। इसे प्रशुल्क किस हिसाब में लेता है?
- (घ). 3.4.2 में, अनुलग्नक 6 पूर्णतः 3 अपर्याप्त है। प्रत्येक बल्क कार्गो के लिए अनन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की जरूरत पड़ती है। उदाहरणार्थ, चेन्नई पत्तन का शीर्ष ग्राहक हुंडई मोटर्स सीआर स्टील कॉयल की उतरायी में तार रोप स्लिंग का प्रयोग नहीं करने देता ताकि रगड़ से हल्की सीभी क्षति न हो। कोरिया से आयातित मंहगी कोर्ड, वैब स्लिंग का प्रयोग होता है। ऐसे मंहगे उपस्कर को प्रासमिक प्रशुल्क कवर नहीं करता। सेंट गोबैन ग्लास द्वारा सिलिका सैंड का प्रयोग किया जाता है और जम्बो बैग में आयातित होता है जिसे हुकों द्वारा प्रहस्तित नहीं किया जा सकता। इस प्रहस्तन के लिए मंहगी वैबकृत नेट स्लिंग निर्मित करने की जरूरत पड़ती है। स्टील स्लैबों को भारी चैन स्लिंगों द्वारा प्रहस्तित करना पड़ता है। यह बड़े मंहगे आते हैं। लंबी स्टील प्लेटों (12+ मीटर) को लिफ्ट करके रखने के लिए भी 2 फार्कलिफ्टों की जरूरत होती है। परियोजना कार्गो के लिए रगड़ खाने तथा दबने से क्षति को रोकने के लिए विभिन्न क्षमताओं और लंबाइयों की स्प्रेडर बारों की जरूरत पड़ती है। अनुलग्नक 7 इस्पात कबाड़ कार्गो अथवा मंहगे आरेंजपील, क्ला ग्रेव के लिए चुम्बकों के प्रयोग को कवर नहीं करता। बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए, हैच के भीतर ग्रेबों का आकार और पे-लोडरों का प्रयोग कार्गो की किस्म (हाइड्रोस्कोपिक या प्रवाह मुक्त या दृढ़ीभूत) के अतिरिक्त क्रेन की क्षमता और हैचों के आकार पर निर्भर करता है। अपर्याप्ताओं की यह सूची अंतहीन है।
- (ङ). 3.5 में बांधने और खोलने के लिए निजी श्रम के लिए स्थान नहीं रखा गया है क्योंकि यह कार्य न्यास द्वारा दिये गए श्रमिक नहीं कर सकते/नौभार कचरे की सफाई या हैच की सफाई और झाड़ू लगाने के लिए कोई व्यवस्था नहीं की गई है जिन्हें स्टीवडोर द्वारा किया जाता है। प्रत्येक स्टीवडोर का प्रशासनिक और प्रचालन संबंधी उपरिव्ययों का अपना-अपना हिसाब होता है। ठेकेदार व्यापक बीमा कवर चाहते हैं, जो काफी संख्या पड़ता है और ऐसी लागतों स्टीवडोर दरों में शामिल की जाती हैं। एक कक्ष, शाम तक वापस आने वाले स्टीवडोरों का बड़ी संख्या में स्टाफ रखने वाले संगठनों के साथ मुकाबला नहीं किया जा सकता। एमसीए परिकलन के अंतर्गत पीपीपी परियोजनाओं के लिए 20% स्वीकार्य है परंतु यह चल रहे स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए सही नहीं है।
- (च). 4.5 में यह लिखा गया है कि प्रति 4.3 के लिए प्रति पाली उत्पादकता प्राप्त करनी होगी। यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि पत्तन श्रम को प्रोत्साहन अथवा 'स्पीड मनी' भुगतान की लागत को विभाजित नहीं किया गया है। इस राशि का भुगतान न करने पर पत्तन श्रम डीएटीयूएम अपेक्षाओं को ही पूरा करेगा। उदाहरण स्वरूप, चेन्नई पत्तन में ग्रेनाइट के लिए सरकारी डायम प्रति 7.5 घंटा 221 एमटी है जबकि प्राधिकरण दिशानिर्देश 500 एमटी प्रति पाली प्रति हुक हैं। चेन्नई में स्टील कॉयल, दौतम 394 एमटी है जबकि प्राधिकरण मानदंड 1360 एमटी हैं। कॉयल के लिए चेन्नई में वास्तविक औसत उत्पादकता 900 एमटी है, ऐसा द्विभाजन नहीं हो सकता/ दौतम स्तरों को परिवर्तित किया जाना चाहिए जिससे वे वर्तमान अपेक्षा को परिलक्षित करें। ऐसा परिवर्तन करने से पूर्व श्रमिक यूनियनों से परामर्श किया जाये अन्यथा आपके प्रयासों से श्रमिकों की अवैध मांगों में वृद्धि होगी जिसमें लागत बढ़ेगी जो आपके प्रशुल्क परिकलन में कवर नहीं होगा।

- (छ). 4.5.7. में यह लिखा है कि बल्क और ब्रेक बल्क के लिए उपस्कर प्रभार का क्रमशः 5% और 10% श्रम लागत आकलन के लिए पर्याप्त है। हमें इस बारे में कोई ज्ञान नहीं है कि प्राधिकरण कैसे यह संज्ञान लेता है कि मोटे तौर पर ऐसा प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण उचित कैसे है? प्रत्येक कार्गो कार्य के लिए श्रमिकों की विशिष्ट संख्या की मांग करता है जिसकी भरपाई किसी प्रतिशत से नहीं की जा सकती।
- (ज). 5 में, प्राधिकरण अनुज्ञेय गुंजाइश के रूप में 20% की अनुमति देता है। यह प्रत्येक स्टीवडोर को व्यक्तिगत रूप से निर्णय लेना है कि वह कितने मार्जिन पर कार्य करना चाहता है जैसा कि हमारे मूल अधिकारों में प्रतिष्ठित किया गया है।
- (झ). 7 में, निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को प्राप्त करने का उल्लेख है। महापत्तन भूमि और प्रवेशों के परिरक्षक है। बहुत से अनुप्रवाह मुद्दे हैं जैसे अंतिम छोर तक पहुंच, जो स्टीवडोर के नियंत्रण में नहीं है। इन सभी को स्टीवडोर द्वारा दर उद्धरत करते समय विभाजित किया जाता है। पत्तन न्यास को उनकी स्वयं की अनेकों असफलताओं के प्रति जवाबदेह बनाना चाहिए। सभी उत्तरदायित्व और दोष स्टीवडोर पर नहीं थोपे जाने चाहिए और इसे पत्तन न्यास पर भी नहीं छोड़ा जा सकता क्योंकि वह अपने अधिकारों का दुरुपयोग करेगा।
- (ञ). समझने के लिए, चेन्नई पत्तन पर ग्रेनाइट और स्टील कार्गो की जटिलता का ग्राफिक ब्यौरा संलग्न किया जाता है और इस प्रकार चेन्नई पत्तन की प्रासमिक प्रशुल्क नियत करने के प्रयास में व्यर्थता का पता चलेगा।
- (ट). दिशानिर्देशों में ये कुछेक अनियमितताएं हैं, और हम आपसे यह आग्रह करते हैं कि स्टीवडोरिंग के प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण की व्यर्थ की इस प्रक्रिया को न करें।
- (ठ). अब तक के हमारे प्रयासों के ऐतिहासिक सापेक्ष महत्व, हम स्टीवडोर कार्गो प्रहस्तन प्रभाग (सीएचडी) बनाने के लिए डीएलबी के चेन्नई पत्तन न्यास से विलयन के समय 12(3) समझौते के हस्ताक्षरकर्ता है। प्रशुल्क नियतन सहित कोई प्रचालन परिवर्तन, विशेषकर डॉतम स्तरों में परिवर्तन में, यूनियनों और स्टीवडोरों को शामिल किये बिना नहीं किया जा सकता।
- (ड). इसलिए, हम ऊपर किये गए निवेदनों जो मुद्दों में से कुछेक ही हैं, के आधार पर इस समय किसी प्रशुल्क निर्धारण को स्वीकार करने को असमर्थ है क्योंकि इनका निपटारा करने की जरूरत है। इसके अतिरिक्त, जब तक डॉतम परिवर्तन नहीं किये जाते, कोई भी प्रक्रिया व्यर्थ ही होगी।

5.1. अपने 21 दिसंबर, 2016 के पत्र के द्वारा सीएचपीटी के प्रस्ताव की पावती देते समय, सीएचपीटी को संदर्भित प्रस्ताव के अनुमोदन के बोर्ड के बैठक के कार्यवृत्त की प्रति भेजने का अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी को प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों की सूची भी भेजने को कहा गया था जिन्हें प्रस्ताव परिपत्रित किया जाना है और यह अनुरोध भी किया गया था कि यदि कोई और उच्च प्रयोक्ता/संगठन/स्टीवडोर जिनसे इस मामले में परामर्श किया जा सकता है उनकी सूची भी भेजी जाए।

5.2. प्रत्युत्तर में, सीएचपीटी ने अपने 29 दिसंबर, 2016 के ई-मेल द्वारा अतिरिक्त प्रयोक्ताओं/संगठनों/निकायों/स्टीवडोरों की सूची भेजी है जिनसे इस मामले में संपर्क किया जा सकता है।

5.3. जहां तक बोर्ड के अनुमोदन का प्रश्न है, सीएचपीटी ने अपने 11 अप्रैल, 2017 के पत्र में 20 फरवरी, 2017 को आयोजित हुई बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त का उद्धरण भेजा है। जैसा इस दस्तावेज से देखा जा सकता है, बोर्ड ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभागों के नियतन के लिए प्रासमिक अधिकतम प्रशुल्क के प्रस्ताव का अनुमोदन करने का संकल्प किया है जिसमें कार्यप्रणाली, लागत विवरण और परिभाषाओं सहित प्रारूप अधिकतम प्रशुल्क अनुसूची, निष्पादन मानक और प्रशुल्क अनुसूची की टिप्पणियां शामिल हैं और प्रस्ताव प्राधिकरण को प्रस्तुत करने की सहमति भी दी गई है। इसके अतिरिक्त, बोर्ड ने यह भी संकल्प किया है कि एमओएस/प्राधिकरण के निदेशों के अनुसार अथवा प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों के आधार पर प्रस्ताव में अपेक्षित परिवर्तन/आशोधन करने को भी कहा गया है और उन्हें प्राधिकरण को भेजा जाये और आगामी बोर्ड बैठक में अभिपुष्टि का प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाए।

5.4 तत्पश्चात्, सीएचपीटी 19 जून, 2017 के अपने पत्र के द्वारा संशोधित प्रस्ताव को सीएचपीटी द्वारा प्राधिकरण को भेजने के अप्रैल 2017 को दी गई अभिपुष्टि भी प्रस्तुत की।

6. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी के 19 दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव की प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को सीएचपीटी द्वारा सुझाये गए प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों सहित, हमारे 21 दिसंबर, 2016 और 3 जनवरी 2017 के पत्रों के साथ उनकी टिप्पणियां मंगाने के लिए भेजी गई। कुछेक प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां भेजी हैं जिन्हें फीड-बैक सूचना के रूप में सीएचपीटी को भेजा गया। 24 फरवरी, 2017 और 4 अप्रैल, 2017 के अनुस्मारकों के पश्चात् सीएचपीटी ने 11 अप्रैल, 2017 के अपने पत्र के द्वारा प्रत्युत्तर दिया।

7.1. इसी बीच, यह मानते हुए कि प्रस्ताव परामर्श अधीन है, और इस मामले के निपटान में और समय लग सकता है तथा इस बात को ध्यान में रखकर कि एमओएस ने इस प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई करने का निदेश दिया है, इस प्राधिकरण ने 8 फरवरी 2017 के अपने आदेश के द्वारा परामर्शी प्रक्रिया होने के पश्चात् इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दर नियतन के रहने तक अंतरिम व्यवस्था के रूप में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क तथा निष्पादन मानकों, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित, के तदर्थ अनुमोदन को मंजूरी दी। इस प्राधिकरण ने यह निर्देश भी दिया कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जानी वाली अंतिम दरें उत्तरव्यापी प्रभाव से लागू होंगी और यह निदेश भी दिया कि तदर्थ दरों और अंतिम दरों में किन्हीं विचलनों के मामले में वापसी/ वसूली, यदि कोई हुई, का प्रश्न नहीं उठेगा।

7.2. अधिसूचना और आदेश की संसूचना अपने 24 फरवरी, 2017 के पत्र के द्वारा सीएचपीटी और संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को दी गई। उक्त आदेश भारत के राजपत्र, असाधारण, (भाग III खंड 4) में राजपत्र संख्या 64 में 21 फरवरी, 2017 को अधिसूचित हुआ।

8.1. संदर्भित मामले में 17 फरवरी, 2017 को सीएचपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर पवाईट प्रस्तुतीकरण दिया गया। संयुक्त सुनवाई में प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और सीएचपीटी ने अपने-अपने निवेदन रखे।

8.2. जैसा संयुक्त सुनवाई में स्वीकार किया गया, सीएचपीटी को हमारे 24 फरवरी, 2017 के द्वारा स्टीवडोरों/प्रयोक्ताओं द्वारा संयुक्त सुनवाई के दौरान रखे गए निवेदनों के संदर्भ में अपने प्रस्ताव को संशोधित करने पर विचार करने का अनुरोध किया गया।

9.1. 3 अप्रैल, 2017 के अनुस्मारक के पश्चात्, सीएचपीटी ने अपने 11 अप्रैल, 2017 के पत्र संख्या ए.ओ. (एसओआर)/10611/2015/एफआर के द्वारा सीपीएसए से प्राप्त टिप्पणियों के आधार पर संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया। 17 दिसंबर, 2016 के मूल प्रस्ताव और 11 अप्रैल 2017 के संशोधित प्रस्ताव की तुलनात्मक स्थिति का ब्यौरा नीचे दिया जाता है।

(i). **उत्पादकता मानक:**

जहाजी क्रेन के साथ प्रहस्तन के लिए कुछेक कार्गो के संबंध में प्रति पाली इष्टतम क्षमता की समीक्षा की गई है। तुलनात्मक ब्यौरा निम्नवत् है।

क्र.सं.	वस्तु	17.12.16 के प्रस्ताव के अनुसार प्रति पाली मानक (एमटी में)	11.04.2017 के प्रस्ताव के अनुसार प्रति पाली संशोधित मानक (एमटी में)
I	शुष्क बल्क कार्गो		
क	आयात		
1	अमोनियम सल्फेट	2000	1500
2	सल्फर	1800	1200
3	यूरिया	1400	1200
4	कतरन कबाड़	1800	1350

5	भारी गलनांक कबाड़	750	525
॥	<b>ब्रेक बल्क</b>		
<b>क</b>	<b>आयात</b>		
1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप	850	560
2	इस्पात प्लेट	1400	1000
3	एचआर काँयल	2300	2125
4	उत्खनक	450	250
5	परियोजना कार्गो	450	250
ख	निर्यात		
1	एचआर काँयल	2300	2000
2	परियोजना कार्गो	250	100

(ii). उपस्कर मानक:

जहाजी क्रेन के साथ प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग परिचालनों के संबंध में भारी गलनांक कबाड़ के लिए एक नग 10 टन पे-लोडर को अतिरिक्त उपस्कर के रूप में शामिल किया गया है। भारी गलनांक कबाड़ के लिए 17 दिसंबर, 2016 के साथ-साथ संशोधित प्रस्ताव के अनुसार तुलनात्मक स्थिति नीचे दी गई हैं:-

वस्तु/वस्तु वर्ग	दिशानिर्देशों के अनुसार	जहाजी क्रेनों के साथ प्रहस्तन	
		17.12.16 के प्रस्ताव के अनुसार उपस्कर	संशोधित प्रस्ताव के अनुसार उपस्कर
भारी गलनांक कबाड़	3 नग उत्खनक	1 नग - 5 टन डॉजर 3 नग - उत्खनक	1 नग - 5 टन डॉजर 3 नग - उत्खनक 1 नग- 10 टन पेलोडर

(iii). दरमान:

निष्पादन मानकों और उपस्कर में परिवर्तन के उक्त प्रभाव के साथ लागत विवरणों और प्रारूप प्रासमिक प्रशुल्क अनुसूची को तदनुसार संशोधित किया जाता है। 17 दिसंबर, 2016 के मूल प्रस्ताव और 11 अप्रैल, 2017 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार प्रारूप प्रासमिक प्रशुल्क का तुलनात्मक विवरण निम्नवत है:-



## (I) शुष्क बल्क कार्गो

जहाजी क्रेन का प्रयोग करते हुए

(दर प्रति एमटी रु. में)

क्र.सं.	वस्तु	स्टीवडोरिंग प्रचालन		तट प्रहस्तन प्रचालन					
				विधि 1		विधि 2		विधि 3	
क	आयात	17.12.16 के प्रस्ताव के अनुसार	संशोधित प्रस्ताव के अनुसार	कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और स्टेकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना		कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और स्टेकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना		कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और सपुर्दगी के लिए पत्तन सीमा से बाहर ले जाना	
				17.12.16 के प्रस्ताव के अनुसार	संशोधित प्रस्ताव के अनुसार	17.12.16 के प्रस्ताव के अनुसार	संशोधित प्रस्ताव के अनुसार	17.12.16 के प्रस्ताव के अनुसार	संशोधित प्रस्ताव के अनुसार
1	अमोनियम सल्फेट	107	126	78	103	110	144	34	42
2	मुरेट ऑफ पोटाश	107	107	78	78	110	110	34	34
3	रॉक फास्फेट	107	107	78	78	110	110	34	34
4	सल्फर	150	199	103	153	142	208	41	57
5	यूरिया	114	125	82	96	113	130	32	36
6	सिलिका बालु	130	130	152	152	230	230	80	80
7	डोलोमाइट	77	77	52	52	82	82	32	32
8	चुना पत्थर	83	83	63	63	100	100	38	38
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	110	110	82	82	119	119	39	39
10	जिप्सम	88	88	53	53	76	76	25	25
11	खाद्यान्न	131	131	111	111	153	153	44	44
12	कतरन कबाड़	199	243	109	144	196	259	89	116
13	भारी गलनांक कबाड़	285	408	133	190	179	252	47	64
ख	निर्यात			कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना और ट्रकों से सीधे पोत पर लादना।		कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना घाट पर उतारना और पोत पर लादना।		कार्गो को पत्तन के बाहर से सीधे लाना और घाट पर उतारना और पोत पर लादना।	
14	खाद्यान्न (मक्का)	212	212	क्रेन ग्रैवों का प्रयोग करते हुए ट्रकों से सीधे		298	298	80	80

	कच्चा खांड आदि)			पोतों पर लदान व्यवहारिक नहीं है।				
15	बैरीट्स	94	94		147	147	51	51
16	बटिया पत्थर	97	97		138	138	50	50
17	मिल स्केल	92	92		97	97	37	37
18	सीमेंट खंगर	90	90		92	92	36	36
19	फेरो स्लैग	92	92		97	97	37	37

सीएचपीटी द्वारा 17.12.2016 को दायर प्रस्ताव की तुलना में एचएमसी के प्रयोग के प्रभारों के साथ प्रारूप प्रासमिक प्रशुल्क में कोई परिवर्तन नहीं हुआ है।

9.2. इसके अतिरिक्त, सीएचपीटी ने सूचित किया है कि संशोधित प्रस्ताव को न्यासी मंडल की बैठक के समक्ष उनकी 20 फरवरी, 2017 की बैठक में रखा गया और बोर्ड ने बीआर संख्या 152 के द्वारा प्रस्ताव का अनुमोदन किया और प्रस्ताव को प्राधिकरण के समक्ष दायर करने की अभिपुष्टि की। बोर्ड ने यह भी संकल्प किया है कि प्राधिकरण के निदेशों के अनुसार अथवा प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों के आधार पर प्रस्ताव में अपेक्षित परिवर्तन/आशोधन करने को भी कहा गया है कि बोर्ड की अभिपुष्टि के अधीन और उन्हें प्राधिकरण को भेजा जाये और बोर्ड संकल्प के साथ बोर्ड की बैठक से उद्घरण की प्रति 11 अप्रैल, 2017 के प्रस्ताव के साथ भेजी गई है।

10. 11 अप्रैल, 2017 के संशोधित प्रस्ताव की आरंभिक संवीक्षा के आधार पर, यह देखा गया था कि सीएचपीटी के प्रस्ताव में उत्पादकता मानकों और प्रस्तावित प्रासमिक प्रशुल्क में काफी सूचना संबंधी अंतर/विचलन हैं। इसलिए, सीएचपीटी को हमारे 5 जून, 2017 के पत्र के द्वारा वांछित सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। 29 जून, 2017, 8 अगस्त, 2017 और 18 अगस्त, 2017 के अनुस्मारकों के पश्चात् सीएचपीटी ने 28 अगस्त, 2017 के अपने पत्र के द्वारा हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजा। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर सीएचपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	सीएचपीटी का उत्तर
1.1	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन अपफ्रंट निर्धारण दिशानिर्देश 2016 के खंड 3.3 के अनुसार तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए इष्टतम क्षमता, पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत का आकलन। तथापि, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक इन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार नहीं है। सीएचपीटी ने बताया है कि, वास्तव में, आयात कार्गो को प्रहस्त करने की विधि कार्गो के एकत्रीकरण, उपस्कर की किस्म और स्लिंगिंग, ट्रेकिंग, अनलीशिंग लिफ्टिंग आदि जैसे अन्य परिचालन मुद्दों जैसे विभिन्न कारकों के आधार पर बदल जाती है जब वही कार्गो निर्यात किया जाता है। अतः आयात और निर्यात कार्गो के लिए भिन्न उत्पादकता मानक अलग से निर्धारित किये गए हैं जो पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित कार्गो पर आधारित है। फिर भी, सीएचपीटी को यह नोट करने का अनुरोध किया गया है कि दिशानिर्देशों आयात कार्गो और निर्यात कार्गो दोनों में भेद नहीं करते। मान लेते हैं कि सीएचपीटी द्वारा आयात कार्गो और निर्यात कार्गो के प्रहस्तन के बारे में दिया गया कारक कि सरकार द्वारा उत्पादकता मानकों को अंतिम	चेन्नई पत्तन में प्रत्येक जेडीडब्ल्यू बर्थ में 24.3 मीटर वार्फ ही उपलब्ध है जहां शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तित किये जाते हैं। तट आधारित अवसंरचना तट पर बहुमूल्य स्थान घेर लेती हैं। जिससे कार्गो एकत्रीकरण/रखने के लिए काफी कम स्थान उपलब्ध होता है। यह कारक कार्गो की उतराया/लदान परिचालनों में महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं।  भारी वाहनों के लिए शहर में प्रवेश/बाहर जाने और पत्तन से बाहर/प्रवेश पर दिन में प्रतिबंध लगे होने से निर्यात कार्गो का एकत्रीकरण प्रभावित होता है।  उक्त को देखते हुए, पत्तन की कार्गो प्रोफाइल, प्रचालन अपेक्षाओं और पत्तन विशिष्ट स्थितियों को देखते हुए निर्यात और आयात के अलग-अलग मानक प्रस्तावित किये गए हैं।  इसके अतिरिक्त, आयात और निर्यात के अलग-अलग मानक निर्धारण से व्यापार का हित प्रभावित नहीं होगा।

	रूप देते समय विभाजित करना चाहिए था, आयात और निर्यात के लिए कॉमन है। इसलिए सीएचपीटी को कार्गो को निर्यात और आयात में वर्गीकृत किये बिना उत्पादकता मानक प्रस्तावित करने होंगे।	प्रयोक्ताओं ने भी सीएचपीटी द्वारा अलग-अलग मानकों के प्रस्ताव पर कोई आपत्ति नहीं की है। इसलिए, प्राधिकरण से अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए मंत्रालय के दिशानिर्देशों के खंड 1.8 के अनुबंधों के अनुसार आयात और निर्यात के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित मानकों पर विचार करने का अनुरोध किया जाता है।
1.2	सीएचपीटी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो में प्रस्तावित 19 वस्तुओं को दिशानिर्देशों के अनुलग्नक III के अनुसार 12 शुष्क बल्क कार्गो गुणों में रखना होगा।	<p>सीएचपीटी पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रशुल्क 33 अलग-अलग वस्तुओं के लिए प्रस्तावित किये गए हैं अर्थात् 19 वस्तुएं शुष्क बल्क कार्गो में (13 निर्यात और 6 आयात) तथा 14 वस्तुएं ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत (8 आयात और 6 निर्यात)</p> <p>शुष्क बल्क कार्गो के लिए विभिन्न घनत्वों वाले कार्गो के मानकों को मिलाकर, जैसा अप्रेंट प्रशुल्क के दिशानिर्देशों में दिया गया है, कॉमन मानक निर्धारित करने से कुछ कार्गो के लिए उच्च दरें और कुछ अन्य कार्गो के लिए कम दरें निर्धारित हो जायेंगी।</p> <p>इसलिए, यह महसूस किया गया कि जब पत्तन कार्गो प्रोफाइल के आधार पर और पत्तन में विद्यमान प्रहस्तन प्रतिमान निर्धारित करने की स्थिति में है तो गुपिंग पर दबाव न बनाया जाए।</p> <p>इसके अतिरिक्त, व्यापार/प्रयोक्ताओं ने सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्गो-वार मानकों पर कोई आपत्ति नहीं उठायी है।</p> <p>तथापि सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्गो वार मानकों को दिशानिर्देशों से विचलन के रूप में नहीं देखा जा सकता और प्राधिकरण से सीएचपीटी स्थित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए उन पर विचार करने का अनुरोध किया जाता है।</p>
1.3	सीएचपीटी द्वारा 17 दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव में दिये गए शुष्क बल्क कार्गो की उत्पादकता और कार्गो की अप्रैल 2017 के संशोधित प्रस्ताव में सुविचारित उत्पादकता मानकों की तुलना करने पर यह देखा गया है कि कार्गो की कुछेक मदों की उत्पादकता को छोड़कर कार्गो की अन्य मदों की उत्पादकता समान स्तर पर बनाये रखी गई है। दिशानिर्देशों में दिये गए उत्पादकता मानकों और अप्रैल, 2017 प्रस्ताव में सुविचारित उत्पादकता मानकों में 30% से 60% के बीच विचलन है। इसी प्रकार, ब्रेक बल्क कार्गो के उत्पादकता मानकों में भी दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों से काफी भिन्नता है। सीएचपीटी शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की प्रत्येक मद में भिन्नता का औचित्य बताये।	<p>दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव में उत्पादकता मानक सीएचपीटी पर पिछले 3 सालों में प्रहस्तित कार्गो की औसत के आधार पर थी तथापि, इन मानकों को थोपने के प्रति स्टीवडोरों द्वारा आपत्ति उठायी गई थी। अतः सीपीएसए के अनुरोध और संयुक्त के सुनवाई के दौरान हुई चर्चा के आधार पर उल्लिखित कुछेक कार्गो मदों के मानकों की समीक्षा की गई है।</p> <p>सीएचपीटी में प्राधिकरण द्वारा आयोजित संयुक्त सुनवाई के दौरान प्राधिकरण ने पत्तन को हितधारकों के अभ्यावेदनों पर विचार करने की सलाह दी थी उसके पश्चात् मानक और उपस्कर ब्यौरे आशोधित किये गए और संशोधित प्रस्ताव दायर किया गया।</p>
1.4	अन्य बल्क कार्गो के उत्पादकता मानक दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव की तुलना में अप्रैल, 2017 के प्रस्ताव में बल्क कार्गो की संगत मदों के लिए और घटा दिया गया है। इस संबंध में यह देखा गया है कि सीएचपीटी द्वारा सुझाये गए उत्पादकता मानकों पर सीएचपीटी	

	<p>ने संपूर्णता में विचार किया है। सीएचपीटी को सीपीएसए द्वारा सुझाये गए प्रत्येक कार्गो के उत्पादकता मानक स्वीकार करने का औचित्य बताना होगा। सीपीएसए द्वारा सुझाये गए उत्पादकता मानकों को स्वीकार करने का विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए।</p>	
1.5	<p>स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए शुष्क बल्क कार्गो दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानक (कार्गो-वार) अनुलग्नक V के साथ पठित अनुलग्नक II में कार्गो प्रहस्तन के जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन या चल हार्बर क्रेन (एचएमसी) (100 टन अनुलग्नक के नीचे दी गई टिप्पणी के अनुसार) या इसके मिश्रण के साथ कॉमन उत्पादकता मानक हैं। दिशानिर्देश प्रत्येक प्रहस्तन उपस्कर के लिए अलग से उत्पादकता मानक निर्धारित नहीं करते।</p> <p>सीएचपीटी ने, तथापि, अपने प्रस्ताव में जहाजी क्रेन और एचएमसी द्वारा प्रहस्तन के लिए अलग से उत्पादकता मानकों पर सुविचार किया है। स्टीवडोरिंग के लिए चाहा गया अपफ्रंट प्रशुल्क भी प्रहस्तन की दो अलग विधियों अर्थात् जहाजी क्रेन और 100 टन एचएमसी के लिए है। दिशानिर्देश उपस्कर-वार दर के निर्धारण की अनुमति नहीं देते। दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानक इष्टतम उपस्कर प्रहस्तन (जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन या एचएमसी या उपस्करों का मिश्रण) पर सुविचार के करके प्रासमिक आधार पर निर्धारित किये गए हैं। इसके अतिरिक्त, विशेषरूप से प्रयोक्ता एजेंसी, तट प्रहस्तन कार्यकलापों में स्टीवडोरिंग प्रचालनों में कार्गो चाहे एचएमसी से प्रहस्तित हो या जहाजी क्रेन से, वही सेवा प्राप्त करती है। अतः सीएचपीटी को कार्गो वार एकल दर का प्रस्ताव करना है। अन्य महापत्तनों ने भी निर्धारित प्रतिमानों के अनुसरण में अपफ्रंट संदर्भ प्रशुल्कों के निर्धारण के प्रस्ताव प्रस्तुत किये हैं न कि विशिष्ट प्रहस्तन उपस्कर आधार पर।</p>	<p>सीएचपीटी में 100 टन क्षमता की एक नग एचएमसी पीपीपी मोड के माध्यम से तैनात है, जिसे निजी प्रचालक द्वारा प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित मानकों और दरों पर परिचालित किया जाता है।</p> <p>सामान्यतः जहाजी क्रेन और 100 टन एचएमसी आगे पीछे तैनात नहीं की जातीं। पत्तन द्वारा सारा कार्गो एचएमसी से प्रहस्तित नहीं होता, एचएमसी उन्हीं पोतों को आबंटित की जाती है जिन्हें बैक-ऑप क्षेत्र उपलब्ध नहीं होता, पत्तन से/को भारी लदे वाहनों का शहर में प्रवेश/ बाहर जाने के यातायात प्रतिबंधों को ध्यान में रखकर एचएमसी से प्रहस्तित करना व्यवहार्य होता है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, एचएमसी के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित उत्पादकता मानकों और दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों में काफी अंतर है। अतः एचएमसी/जहाजी क्रेन से प्रहस्तन के कॉमन मानक अपनाना व्यवहारिक नहीं है और परिणामतः ऐसा करना एचएमसी के लिए प्राधिकरण आदेश में निर्धारित निष्पादन मानकों का उल्लंघन होगा। समान पोत/कार्गो के लिए विभिन्न एजेंसियों के लिए अर्थात् एचएमसी परिचालक और स्टीवडोर एजेंट, मानकों के 2 भिन्न सैट रखना व्यवहारिक नहीं होगा क्योंकि इससे एचएमसी प्रचालक और एजेंटों के बीच अनावश्यक विवाद उत्पन्न होगा।</p> <p>इसके अतिरिक्त, एचएमसी किराया प्रभारों को एचएमसी की सेवाएं न लेने वाले कार्गो/ पोतों के लिए सभी कार्गो अपफ्रंट प्रशुल्क का परिकलन करना भी उचित नहीं होगा।</p> <p>अतः सीएचपीटी ने व्यवहारिक मुद्दों, प्रहस्तन विधियों और प्रचालन की स्थितियों पर सुविचार करने के पश्चात् एचएमसी और जहाजी क्रेन के लिए अलग-अलग मानकों का प्रस्ताव किया है।</p> <p>इसके अतिरिक्त, किसी भी प्रयोक्ता/व्यापार ने सीएचपीटी द्वारा जहाजी क्रेन और एचएमसी के लिए अलग से प्रस्तावित मानकों पर कोई आपत्ति नहीं की है।</p> <p>ऊपर बताये गए कारणों से, प्राधिकरण से अनुरोध है कि वह सीएचपीटी द्वारा जहाजी क्रेन और एचएमसी के लिए अलग-अलग प्रस्तावित उत्पादकता मानकों पर विचार करे जो व्यवहारिक और व्यापार/प्रयोक्ता को स्वीकार्य हैं।</p>
1.6	<p>जहां तक तट प्रहस्तन कार्यकलापों का संबंध है, दिशानिर्देश खंड 4.4.1. और 4.4.2 में तट पर कार्गो की सूचमैट के लिए 5 विधियों निर्धारित करते हैं। जबकि, पत्तन ने जहाजी</p>	<p>तट प्रहस्तन प्रचालनों का मुख्य लक्ष्य जहाज परिचालनों के सुमेल से तट पर कार्गो का प्रहस्तन करना है। दिशानिर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार, तट प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता को स्टीवडोरिंग परिचालनों की इष्टतम</p>

	<p>क्रेन और 100टन एचएमसी द्वारा कार्गो प्रहस्तन के तट प्रहस्तन दर का प्रस्ताव किया है जो दिशानिर्देशों में नहीं दिये गए हैं। मुद्रा संख्या (1.5) को ध्यान में रख कर सीएचपीटी को कार्गो प्रहस्तन के लिए एकल प्रशुल्क का प्रस्ताव करना है न कि इसे विशिष्ट प्रहस्तन उपस्कर से जोड़ना चाहिए जैसा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में दिया गया है।</p>	<p>क्षमता से मेल खाना चाहिए।</p> <p>उपरोक्तानुसार, जहाजी क्रेन और एचएमसी के प्रयोग के लिए तट प्रहस्तन परिचालनों की अलग से दर का प्रस्ताव किया गया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित तट प्रहस्तन प्रचालनों की विधियों से भिन्न है। पत्तन की यह राय है कि इस संबंध में दिशानिर्देशों से कोई विचलन नहीं किया गया है।</p>																																																																																								
1.7	<p>प्रत्येक वस्तु वर्ग के लिए पिछले 3 वर्षों में प्राप्त औसत उत्पादकता</p>	<p>पिछले 3 वर्षों में प्राप्त औसत उत्पादकता के साथ सीएचपीटी द्वारा दिसंबर 2016 और अप्रैल 2017 में प्रस्तावित वस्तु-वार मानकों का विवरण इस प्रकार है:-</p> <table><tr><th rowspan="2">क्र.सं.</th><th rowspan="2">वस्तु</th><th colspan="3">जहाजी क्रेन के प्रयोग द्वारा उत्पादकता प्रति पाली (एमटी में)</th></tr><tr><th>तीन वर्षों में औसत उत्पादकता का 80%</th><th>दिसंबर 2016 में प्राधिकरण को प्रस्तावित</th><th>अप्रैल 2017 में प्राधिकरण को प्रस्तावित</th></tr><tr><td>।</td><td>शुष्क बल्क</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>क</td><td>आयात</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>अमोनियम सल्फेट</td><td>1433</td><td>2000</td><td>150</td></tr><tr><td>2</td><td>मुरेट ऑफ पोटाश</td><td>1367</td><td>2000</td><td>2000</td></tr><tr><td>3</td><td>रॉक फास्फेट</td><td>1367</td><td>2000</td><td>2000</td></tr><tr><td>4</td><td>सल्फर*</td><td>1500</td><td>1800</td><td>1200</td></tr><tr><td>5</td><td>यूरिया</td><td>1033</td><td>1400</td><td>1200</td></tr><tr><td>6</td><td>सिलिका बालु*</td><td>1500</td><td>1400</td><td>1400</td></tr><tr><td>7</td><td>डोलोमाइट</td><td>3800</td><td>4200</td><td>4200</td></tr><tr><td>8</td><td>चुना पत्थर</td><td>3333</td><td>3400</td><td>3400</td></tr><tr><td>9</td><td>लौह अयस्क पट्टिकाएं</td><td>2667</td><td>3300</td><td>3300</td></tr><tr><td>10</td><td>जिप्सम</td><td>2 00</td><td>3000</td><td>3000</td></tr><tr><td>11</td><td>खाद्यान्न</td><td>533</td><td>1400</td><td>1400</td></tr><tr><td>12</td><td>कतरन कबाड़*</td><td>1944</td><td>1800</td><td>1350</td></tr><tr><td>13</td><td>भारी गलनांक कबाड़</td><td>194</td><td>750</td><td>525</td></tr><tr><td>ख</td><td>निर्यात</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>	क्र.सं.	वस्तु	जहाजी क्रेन के प्रयोग द्वारा उत्पादकता प्रति पाली (एमटी में)			तीन वर्षों में औसत उत्पादकता का 80%	दिसंबर 2016 में प्राधिकरण को प्रस्तावित	अप्रैल 2017 में प्राधिकरण को प्रस्तावित	।	शुष्क बल्क				क	आयात				1	अमोनियम सल्फेट	1433	2000	150	2	मुरेट ऑफ पोटाश	1367	2000	2000	3	रॉक फास्फेट	1367	2000	2000	4	सल्फर*	1500	1800	1200	5	यूरिया	1033	1400	1200	6	सिलिका बालु*	1500	1400	1400	7	डोलोमाइट	3800	4200	4200	8	चुना पत्थर	3333	3400	3400	9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	2667	3300	3300	10	जिप्सम	2 00	3000	3000	11	खाद्यान्न	533	1400	1400	12	कतरन कबाड़*	1944	1800	1350	13	भारी गलनांक कबाड़	194	750	525	ख	निर्यात			
क्र.सं.	वस्तु	जहाजी क्रेन के प्रयोग द्वारा उत्पादकता प्रति पाली (एमटी में)																																																																																								
		तीन वर्षों में औसत उत्पादकता का 80%	दिसंबर 2016 में प्राधिकरण को प्रस्तावित	अप्रैल 2017 में प्राधिकरण को प्रस्तावित																																																																																						
।	शुष्क बल्क																																																																																									
क	आयात																																																																																									
1	अमोनियम सल्फेट	1433	2000	150																																																																																						
2	मुरेट ऑफ पोटाश	1367	2000	2000																																																																																						
3	रॉक फास्फेट	1367	2000	2000																																																																																						
4	सल्फर*	1500	1800	1200																																																																																						
5	यूरिया	1033	1400	1200																																																																																						
6	सिलिका बालु*	1500	1400	1400																																																																																						
7	डोलोमाइट	3800	4200	4200																																																																																						
8	चुना पत्थर	3333	3400	3400																																																																																						
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	2667	3300	3300																																																																																						
10	जिप्सम	2 00	3000	3000																																																																																						
11	खाद्यान्न	533	1400	1400																																																																																						
12	कतरन कबाड़*	1944	1800	1350																																																																																						
13	भारी गलनांक कबाड़	194	750	525																																																																																						
ख	निर्यात																																																																																									

		14	खाद्यान्न (मक्का कच्चा खांड आदि)	533	700	700
		15	बैरीटस	2733	3400	3400
		16	बटिया पत्थर	1767	2400	2400
		17	मिल स्केल*	36 7	3500	3500
		18	सीमेंट खंगर	2567	3700	3700
		19	फेरो स्लैग*	3833	3500	3500
		II	<b>ब्रेक शुल्क</b>			
		क	<b>आयात</b>			
		1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप*	600	850	560
		2	इस्पात सीआर काँयल	1200	1700	1700
		3	इस्पात प्लेट	867	1400	1000
		4	इस्पात लट्टा	567	850	850
		5	एचआर काँयल	1567	2300	2125
		6	उत्खनक*	667	450	250
		7	परियोजना कार्गो (सामग्री मशीनें)*	333	450	250
		8	लट्टे	633	700	700
		ख	<b>निर्यात</b>			
		9	इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	1033	1000	1000
		10	इस्पात सीआर काँयल	1133	1200	1200
		11	ग्रेनाइट ब्लॉक	733	1000	1000
		12	एचआर काँयल	2200	2300	2000
		13	बैरीटस-जे.वैग	1100	1200	1200
		14	परियोजना कार्गो (मशीनें, पवनचक्की, उत्खनक सहित)	233	250	100
		* तीन वर्षों की औसत की तुलना में अप्रैल, 2017 में प्रस्तावित मानकों में घटौती के कारण।				

		कुछेक वस्तुओं के लिए, प्रयोक्ताओं द्वारा यह सुझाव दिया गया कि पिछले तीन वर्षों में प्राप्त औसत टन भार के आधार पर निर्धारित मानक प्राप्त नहीं किये जा सकते और सुझाव दिया कि कुछेक वस्तुओं के मानक व्यावहारिक मुद्दों के आधार पर नियत किये जाएं। प्रयोक्ताओं के सुझावों पर विचार करते हुए कुछेक वस्तुओं के संशोधित मानकों का प्रस्ताव किया गया था।
2.1	सीएचपीटी ने बताया है कि कार्गो प्रचालनों में हांपरों का प्रयोग विरले ही होता है, अतः शेष 2 विधियों, जिनमें हांपर शामिल हैं, पर विचार नहीं किया गया है। तथापि, हांपरों के प्रयोग के प्रभारों का अलग से प्रस्ताव किया गया है। हांपरों के प्रयोग के लिए ऐसी दरों के निकालने का आधार, विस्तृत परिकलन के साथ, सीएचपीटी को प्रस्तुत करना है।	सीएचपीटी पर हांपरों का प्रयोग विरले ही होता है तथापि, कार्गो प्रहस्तन एजेंटों द्वारा आम तौर पर निजी हांपरों को अतिरिक्त उपस्कर के तौर पर प्राथमिकता दी जाती है और निजी प्रचालनों द्वारा प्रति एमटी आधार पर प्रभार एकत्र किये जाते हैं, कार्गो की किस्म चाहे कुछ भी हो। अतः बाजार से प्राप्त प्रचलित दरों का अतिरिक्त/वैकल्पिक प्रशुल्क के रूप में प्रस्ताव किया गया था।
2.2	सीएचपीटी को विधि 1 पर अर्थात् 'कार्गो को परेपिटी के परिसर में सीधे सुपुर्दगी अथवा इसके विपरीत के लिए ट्रकों पर उतराई' तट प्रहस्तन प्रशुल्क के लिए विचार क्यों नहीं किया गया।	दिशानिर्देश केवल हांपरों के प्रयोग द्वारा सीधे सुपुर्दगी के लिए उपस्कर/मानवशक्ति का निर्धारण करते हैं और हांपरों के बिना सीधे सुपुर्दगी की कोई जगह छोड़ी नहीं गई है। सीएचपीटी में हांपर विरले ही प्रयोग में लाये जाते हैं, जिनके लिए अलग से प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है।  इसके अतिरिक्त, परेपिटी सीधे सुपुर्दगी के लिए स्वयं परिवहन की व्यवस्था करते हैं और इस परिचालन में किसी क्रेन, उपस्कर अथवा मानव शक्ति शामिल नहीं है।  उक्त को देखते हुए, तट प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क नियतन की इस विधि पर विचार नहीं किया गया है।
3.1 और 3.2	सीएचपीटी को दिशानिर्देशों में निर्धारित उपस्करों के संदर्भ में प्रत्येक वस्तु के लिए उपस्करों की संख्या में विचलन का औचित्य बताना है।	दिशानिर्देशों के अनुसार स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रशुल्क नियतन के बारे में प्रयोक्ताओं/एजेंटों से चर्चा की गई थी और उपस्करों के दिशानिर्देश मानकों पर संचालकों से सुझाव प्राप्त हुए। संचालकों ने कुछेक कार्गो गुपों के लिए सुझाये गए उपस्कर स्वीकार किये। तथापि, कुछेक अन्य कार्गो के लिए चेन्नई पत्तन पर व्यावहारिक मुद्दों पर विचार करते हुए, प्रहस्त विधि के आधार पर, दिशानिर्देशों में दिये गए उपस्करों से अधिक उपस्करों का सुझाव दिया और अन्य वस्तु वर्गों के लिए दिशानिर्देशों से संस्तुत से कम उपस्कर सुझाये/सीएचपीटी ने उपस्कर अपेक्षा के बारे में प्रयोक्ताओं/एजेंटों के सुझावों पर विचार किया और तदनुसार प्रस्ताव किया है।
3.3	उपस्कर किराया प्रभारों के समर्थन में संबंधित उद्धरण/सूचना या बजटीय दरें प्रस्तुत करें।	कुछ स्टीवडोर अपने स्वयं के उपस्कर लगाते हैं और उपस्कर वितरक ब्यौरा सीएचपीटी से बांटने के इच्छुक नहीं है और इसलिए सीएचपीटी ने सीपीएसए से ब्यौरा एकत्र किया है। उपस्कर किराया प्रभार के बारे में सीपीएसए से प्राप्त ब्यौरे की प्रति प्रस्तुत है।
3.4	सीएचपीटी ने उपस्कर किराया प्रभारों के अतिरिक्त विभिन्न दरों पर बढ़ा तत्व पर सुविचार किया है। इस संबंध में यह उल्लेख किया जाता है कि दिशानिर्देश ऐसे उपरिव्ययों को कवर करने के लिए प्रचालन उपरिव्यय दोनों पर 20% की व्यवस्था करता है। इसलिए, सीएचपीटी इस आपत्ति के संदर्भ में उपस्कर प्रभारों में बढ़ा को शामिल करने का परीक्षण करे।	बढ़ा उपस्कर वितरकों द्वारा तैनात चालकों को मजदूरी के साथ दिया जाता है और उपस्कर किराया प्रभारों का एक भाग बनता है। इसलिए इसे उपस्कर किराया प्रभार में जोड़ा गया है और अलग से दर्शाया गया है।  प्रचालन और प्रशासन से संबंधित 20% उपरिव्यय स्वीवडोरिंग/तट प्रहस्तन एजेंट द्वारा अपने प्रचालनों/स्थापना के पर्यवेक्षण और प्रशासन पर व्यय से संबंधित उपरिव्यय लागत के लिए होता है। अतः यह उपयुक्त नहीं समझा गया कि चालकों को देय बढ़ा को स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन एजेंटों के उपरिव्ययों के अंतर्गत रखा जाये।

4.1	इमारती लकड़ी लट्टों के मामले में, दिशानिर्देशों में निर्धारित 4 हुक (अनुलग्नक- VIII), के मानक के प्रति 3 हुक पर विचार किया गया है। इस प्रकार अपेक्षित मानवशक्ति की संख्या 16 के मानक के स्थान पर घट कर 13 हो गई है। सीएचपीटी हुकों की संख्या में ऐसी घटौती का कारण बताये।	दिशानिर्देशों (अनुलग्नक VII) जिसमें स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत के आकलन के लिए प्रतिमान दिये गए हैं, में टिम्बर लॉग के लिए हुकों की संख्या प्रति पाली 2.5 नियत की गई है। जबकि अनुलग्नक 8 मानवशक्ति/श्रम लागत के मानक निर्धारित करता है, उसमें टिम्बर लॉग के लिए 4 हुक प्रति पाली नियत की गई है।  तथापि, दिशानिर्देशों का संज्ञान लेते हुए अधिकतम 3 हुक पर विचार किया गया है। इसलिए मानवशक्ति मानक पर भी 3 हुकों के हिसाब से विचार किया गया है।
4.2.1	तट प्रहस्तन की श्रमिक लागत निकालने समय, सीएचपीटी ने प्राप्ति/ सुपुर्दगी के लिए उजरती दर प्रोत्साहन के लिए 4/-रु. प्रति टन पर विचार किया है और दिशानिर्देशों में निर्धारित शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क के लिए उपस्कर किराया लागत के 5% और 10% के अतिरिक्त दरमानों के अनुसार विशेष लेवी के लिए 1 रु. प्रति टन पर विचार किया है। दिशानिर्देश ऐसी अतिरिक्त लागत का निर्धारण नहीं करते। सीएचपीटी पुष्टि करे कि प्रचालक को ऐसी अतिरिक्त लागत वहन करनी पड़ती है और पत्तन न्यास को भुगतान किया जाता है और यह क्रमशः शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 5% और 10% उपस्कर किराया लागत का भाग नहीं होती है।	4/- रु. प्रति एमटी का उजरती दर प्रोत्साहन और 1/-रु. प्रति एमटी की विशेष लेवी प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के अनुसार है (वर्तमान दरमानों के अनुसूची 4.2 और 4.3) और एजेंटों से एकत्र किया जाता है। ब्रेक बल्क और शुष्क बल्क कार्गो के लिए क्रमशः 56.80 रु. और 5.35 रु. प्रति एमटी की सीएंडएफ लेवी व्यापार के अभ्यावेदनों के आधार पर संशोधित दरमानों के अनुसार 9.11.2016 से समाप्त कर दी गई है। अतः कार्गो प्रहस्तन एजेंटों से प्राप्त राशि उजरती दर प्रोत्साहन और विशेष लेवी ही है न कि श्रम प्रभार। इसलिए उपस्कर किराया प्रभार का 5% और 10% मानकों के अनुसार श्रम लागत के रूप में अलग से सुविचार में लिए गए हैं।
4.2.2	दरमानों में अनुमोदित सीएंडएफ कार्गो के लिए उजरती दर प्रोत्साहन सीधी सुपुर्दगी/शिपमेंट के मामले में लागू नहीं होती। इसलिए सीएचपीटी पुष्टि और स्पष्ट करे कि परेपिती परिसर में सीधी सुपुर्दगी के लिए उजरती दर प्रोत्साहन कैसे लागू होता है (विधि 4, दिशानिर्देशों का अनुलग्नक 9)	दिशानिर्देशों के अनुलग्नक 9 की विधि 4 निम्नलिखित प्रहस्तन विधि है:-  <i>"कार्गो को घाट पर उतरायी और ट्रकों पर लादना और परेपित के परिसर पर ले जाना।"</i>  प्रहस्तन की इस विधि में उतरायी सुपुर्दगी शामिल है जिसमें सीएंडएफ प्रचालन शामिल हैं। अतः सीएंडएफ श्रम के संबंध में उजरती दर प्रोत्साहन लागू हैं।
4.2.3	पत्तन परीक्षण करे कि क्या 4/-रु. प्रति टन का उजरती दर प्रोत्साहन दिशानिर्देशों के अनुलग्नक 9 में दी गई विधि 2 के मामले में भी लागू होता है।	दिशानिर्देशों के अनुलग्नक 9 की विधि 2 निम्नलिखित प्रहस्तन विधि निर्धारित करता है:-  <i>"कार्गो की ट्रक पर उतरायी (बिना हॉपर के) और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्डको ले जाना।"</i>  प्रहस्तन की इस विधि में पत्तन परिसर के भीतर लदायी और भंडारण यार्ड में उतरायी शामिल है। चूंकि सीएंडएफ परिचालन निहित है, इसलिए सीएंडएफ श्रम के लिए उजरती दर प्रोत्साहन लागू हैं।
4.3	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए श्रम लागत आकलन के मानक निर्धारित करते हैं। इसके अतिरिक्त, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए श्रम लागत आकलन के मानक प्रत्येक वस्तु के लिए प्रति पाली 1 टिंडल (टीम लीडर) नियत करते हैं। लेकिन दिशानिर्देशों में शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रति पाली टिंडल (टीम लीडर)	उच्च न्यायालय के आदेशों के अनुसार सीएचपीटी में कार्गो प्रहस्तन के लिए मानवशक्ति की तैनाती अधिकरण अवार्ड के अनुसार की जाती है। इसके अतिरिक्त, शुष्क बल्क कार्गो के लिए केवल मकैनिकल प्रहस्तन संकल्पित है। सीएचपीटी में शुष्क बल्क कार्गो के लिए टिंडल की श्रेणी को नहीं लगाया जाता। अतः स्टीवडोरिंग शुष्क बल्क प्रहस्तन की श्रम लागत आकलन में टिंडल पर विचार नहीं किया गया है।



	निर्धारित नहीं है। यह समझ में आता है कि एनआईटी अवार्ड के अनुसार शुष्क बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालन में टिंडल (टीम लीडर) की तैनाती अनिवार्य है। इसलिए, सीएचपीटी उपर्युक्त के आलोक में इस मुद्दे का परीक्षण करके प्रस्ताव में आवश्यक संशोधन करे।	
5.1	दिशानिर्देश वैगन लदान/उतरायी परिचालनों का निर्धारण नहीं करते। तथापि सीएचपीटी ने रेलवे साइडिंग में वैगन लदान/ उतरायी को अतिरिक्त मद के रूप में प्रस्तावित किया है। सीएचपीटी तट प्रहस्तन के अंतर्गत वैगन लदान/ उतरायी परिचालनों की अपेक्षा और इससे परिचालन को करने वाली एजेंसी और परिकलन के साथ ऐसे प्रभागों को निकालने का अधार बताए।	पत्तन से/को दिन के उजाले में भारी लदे कार्गो वाहनों की मूवमेंट पर प्रतिबंध लगा हुआ है। अतः जहां संभव होता है कार्गो को इस विधि से लाया/ले जाया जाता है। इसलिए, रेलवे परिचालनों के लिए लागत घटक अलग से दर्शाया गया है। यह तब लागू होता है जब चेन्नई पत्तन से/को कार्गो को इस विधि से मूव किया जाता है। रेलवे परिचालनों के लिए आयातकों और निर्यातकों द्वारा लगाये गए एजेंट इसका परिचालन करेंगे और यह तट प्रहस्तन कार्यकलापों के अंतर्गत आते हैं। लागत आकलन पहले ही प्रस्ताव में दिये गए हैं।
6.1	स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5.1 के अनुसार प्रचालक डब्ल्यूपीआई का 60% के स्थान पर डब्ल्यूपीआई के 100% सूचकांकन का पात्र होगा। जैसा कि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लिए पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने 06.06.2015 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (भाग) के द्वारा जारी बर्थिंग नीति में निर्धारित हैं।	<b>सीएचपीटी द्वारा सामना किये जा रहे मुद्दों/कठिनाइयों और बर्थिंग नीति में अनुबंध प्रणाली को अपनाने में व्यापार/प्रयोक्ता एजेंसियों की आशंकाओं को ध्यान में रखकर सीएचपीटी ने पोत परिवहन मंत्रालय के 06.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी द्वारा जारी बर्थिंग नीति को लागू नहीं किया है। इस बारे में संयुक्त सचिव (पत्तन) को 20.10.2016 को एक ई-मेल भेजा गया है जिसमें स्थिति स्पष्ट की गई है, जिसकी प्रति प्रस्तुत की जाती है।</b>
6.2	सीएचपीटी के प्रस्ताव के अनुसार, प्रारूप दरमान के खंड 7 (ग) में यह प्रस्ताव किया गया है कि 'लाइसेंसधारक एजेंट 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांक के स्थान 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए प्रासमिक प्रशुल्क के साथ अधिसूचित प्रत्येक वस्तु के निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के स्थान पर दूसरे वर्ष से 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का पात्र होगा। इस प्रयोजन के लिए लाइसेंसधारी एजेंट को प्रचालन का वित्तीय वर्ष समाप्त होने के 30 दिन के भीतर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो के कार्गो-वार प्राप्त औसत निष्पादन मानक के ब्यौरे के साथ पत्तन को संपर्क करना होगा।	उक्त को देखते हुए सीएचपीटी द्वारा डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए पिछले 3 वर्षों के दौरान प्राप्त औसत उत्पादकता के आधार पर अप्रकृत प्रशुल्क नियतन के लिए इष्टतम क्षमता पर सुविचार किया गया है। अतः पत्तन के प्रस्ताव पर सुविचार किया जाये।
6.3	प्रस्तावित खंड स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालन दिशानिर्देशों के विरुद्ध प्रतीत होता है, क्योंकि शुष्क बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित के आधार पर निकाले गए हैं। जबकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क में 100% सूचकांकन के लिए निष्पादन मानक (पोत परिवहन मंत्रालय के 06.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी द्वारा जारी बर्थिंग नीति) में निर्धारित निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर उपलब्ध होंगे।	
6.4	उक्त को देखते हुए, सीएचपीटी उक्त खंड का परीक्षण करे और स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा व्यवस्थित महापत्तन न्यासों के लिए शुष्क बल्क कार्गो बर्थिंग नीति में निष्पादन मानक परिकलन के उदाहरणों के अनुसार शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक प्रस्तावित करने पर विचार करें।	
6.5	(क) स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 2.8 बताता है कि महापत्तन न्यास	जैसा कि प्राधिकरण जानता है कि तटीय कार्गो के लिए रियायती दर विदेशी कार्गो प्रहस्तन से अर्जित राजस्व

	<p>समय-समय पर सरकार द्वारा निर्धारित नीतिगत निर्देशों का अनुपालन करेंगे जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि/(तत्कालीन) जहाजरानी, सड़क और परिवहन तथा राजमार्ग (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों में से जारी एक निर्देश तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त निर्देशों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित 7 जनवरी, 2005 को पारित आदेश संख्या टीएएमपी/4/2004-सामान्य का पैरा 3 (iii) और 5 (2.2) के अनुसार सभी संगत प्रहस्तन प्रभागों अर्थात् पोत-तट अंतरण और क्वे से भंडार यार्ड को अंतरण, घाट शुल्क सहित, कार्गो प्रहस्तन प्रभाग विदेशी दर के 60% पर रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाना आवश्यक है। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत दिशानिर्देशों को 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत शामिल सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों पर समान रूप से लागू किये गए हैं। इसलिए, केपीटी (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुसार और एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों के प्रस्ताव पर विचार करना चाहिए।</p>	<p>में, तटीय कार्गो के विषय में राजस्व घटौती में विभाजन करके पत्तन/बीओटी प्रचालक द्वारा प्रहस्तित कुल कार्गो में विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो के हिस्से के आधार पर निकाला जाता है। यह महापत्तनों/बीओटी प्रचालकों के मामले में संभव हो सकता है जहां इस प्रकार परिकलित प्रशुल्क संबंधित महापत्तन/बीओटी प्रचालक पर ही लागू होता है। परंतु स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों में, यह मान्यता देनी होगी कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार नियत अपफ्रंट प्रशुल्क एजेंटों पर लागू होगा। चूंकि पत्तन में परिचालन करने वाले बहुत से एजेंट हैं, यह मान लेना अत्यधिक अव्यवहारिक है कि पत्तन का विदेश- तटीय कार्गो हिस्सा पत्तन में प्रचालन करने वाले सभी एजेंटों पर समान रूप से लागू हो। कुछेक एजेंट केवल विदेशी कार्गो को प्रहस्त करते हैं जबकि कुछ अन्य केवल तटीय कार्गो को या तटीय कार्गो का एक बड़ा भाग प्रहस्त करते हैं। उदाहरण के लिए, वह एजेंट जो केवल तटीय कार्गो या तटीय कार्गो का बड़ा हिस्सा प्रहस्त करता है, उसे सरकारी नीति के अनुसार रियायती प्रशुल्क एकत्र करना अनिवार्य कर दिया जाये तो संभवतः वह अपनी लागत भी वसूल करने की स्थिति में न रहे। प्राधिकरण इस मामले को व्यापार/ हितधारकों के हित में उठाये।</p>
	<p>(ख) एमओएस के नीतिगत दिशानिर्देशों के अनुपालन में तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, पत्तन तटीय रियायत को प्रभाव को कलमबद्ध करने के लिए प्रस्तावित दर को (अर्थात् विदेशी कार्गो के लिए उपयुक्त रूप से समायोजित कर ले। कृपया प्रस्तावित (की जाने वाली) दर की गणना का विस्तार से विदेशी और तटीय कार्गो का हिस्सा दर्शाते हुए, वर्णन करें।</p>	<p>लेकिन, प्राधिकरण की आपत्ति को ध्यान में रखकर, पत्तन द्वारा 2016-17 के दौरान प्रहस्तित कुल कार्गो की प्रमात्रा में विदेशी और तटीय कार्गो के हिस्से के आधार पर स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए विदेशी और तटीय दरों की अलग दरें निकाली गई हैं। शुष्क बल्क कार्गो के मामले में तटीय कार्गो का हिस्सा कुल शुष्क बल्क कार्गो की प्रमात्रा का 3% है जबकि ब्रेक बल्क कार्गो के लिए यह ब्रेक बल्क कार्गो की कुल प्रमात्रा का 4% निकलता है यथा प्रस्तुत ब्यौरे के अनुसार। लागत विवरण (फार्म 4क और 4ख) और प्रारूप दरमानों को आशोधित कर दिया गया है और अग्रेषण पत्र के साथ भेजी गई हैं।</p>
6.6	<p>सीएचपीटी ने यह कहते हुए एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि प्रभागों में अतिरिक्त उपस्कर/श्रम की तैनाती अथवा पत्तन संबंधी सेवाओं जैसे बैग बांधना आदि की लागत शामिल नहीं है जिन्हें स्टीवडोर प्रयोक्ता के अनुरोध पर प्रदान कर सकता है। सीएचपीटी ने उपस्कर और श्रम की मांग स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन कार्यकलापों के निष्पादन के लिए तथा दरों के परिकलन के लिए की है। ऐसा है तो सीएचपीटी को इस उदार खंड के निर्धारण की वांछनीयता का परक्षण करना होगा। यदि किसी अतिरिक्त सेवा के लिए अतिरिक्त उपस्कर/ श्रम की जरूरत है तो इस अतिरिक्त सेवा के लिए प्रशुल्क, यदि वे स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति के कार्यक्षेत्र में पड़ते हैं और स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार हैं तो उन्हें अपफ्रंट प्रस्तावित किया जा सकता है।</p>	<p>इस मुद्दे पर संयुक्त सुनवाई में चर्चा हुई थी, जिसमें सीपीएसए ने सूचित किया कि बहुत से प्रचालन नट और ऑन-बोर्ड ऐसे निष्पादित किये जाते हैं जिन्हें ऐसे प्रशुल्क के अंतर्गत नहीं लाया जा सकता जिसका विशेष रूप से उल्लेख करने की जरूरत होगी और सीपीएसए ने ऐसी सेवाओं की सूची देना स्वीकार किया। तथापि, चूंकि सीपीएसए से ब्यौरा प्राप्त नहीं हुआ था मूल प्रस्ताव के उपबंध को संशोधित प्रस्ताव में बनाये रखा गया। उक्त को देखते हुए, प्राधिकरण इस संबंध में अंतिम निर्णय ले सकता है।</p>

11.1. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, सीएचपीटी ने 28 अगस्त, 2017 के अपने पत्र के अंतर्गत संशोधित प्रस्ताव भेजा। संशोधन (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों और एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार विदेशी दर और तटीय दर के अलग-अलग निर्धारण तक सीमित था। शुष्क बल्क कार्गो के संबंध में विदेशी और तटीय कार्गो का हिस्सा क्रमशः 97% और 3% तथा ब्रेक बल्क कार्गो के लिए हिस्सा क्रमशः 96% और 4% बनता है।

## प्रशुल्क अनुसूची : स्टीवडोरिंग परिचालन

## क. शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तु	अप्रैल, 2017 के प्रस्ताव के अनुसार		अगस्त, 2017 के प्रस्ताव के अनुसार			
		जहाजी गियर के प्रयोग द्वारा	एचएमसी के प्रयोग द्वारा	जहाजी गियर के प्रयोग द्वारा		एचएमसी के प्रयोग द्वारा	
				विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
<b>क</b>	<b>आयात</b>						
1	अमोनियम सल्फेट	126	92	127	76	93	56
2	मुरेट ऑफ पोटाश	107	92	108	65	93	56
3	रॉक फास्फेट	107	92	108	65	93	56
4	सल्फर	199	97	202	121	98	59
5	यूरिया	125	90	127	76	91	55
6	सिलिका बालु	130	92	132	79	93	56
7	डोलोमाइट	77	92	78	47	93	56
8	चुना पत्थर	83	92	84	50	93	56
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	110	97	111	67	98	59
10	जिप्सम	88	92	89	53	93	56
11	खाद्यान्न	131	92	133	80	93	56
12	कतरन कबाड़	243	112	246	148	113	68
13	भारी गलनांक कबाड़	408	101	413	248	102	61
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>						
14	खाद्यान्न (मक्का कच्चा खांड आदि)	212	92	215	129	93	56
15	बैरीटस	94	97	95	57	98	59
16	बटिया पत्थर	97	92	98	59	93	56
17	मिल स्केल	92	97	93	56	98	59
18	सीमेंट खंगर	90	97	91	55	98	59
19	फेरो स्लैग	92	97	93	56	98	59

**ख. ब्रेक बल्क (जहाजी गियर के प्रयोग द्वारा)**

क्र.सं.	वस्तु	अप्रैल, 2017 के प्रस्ताव के अनुसार	अगस्त, 2017 के प्रस्ताव के अनुसार	
			विदेशी	तटीय
<b>क</b>	<b>आयात</b>			
1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप	256	261	157
2	इस्पात सीआर कॉयल	139	141	85
3	इस्पात प्लेट	236	240	144
4	इस्पात लट्टा	169	172	103
5	एचआर कॉयल	137	139	83
6	उत्खनक	701	712	427
7	परियोजना कार्गो ( मशीनो सहित)	768	780	468
8	लट्टे	341	346	208
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>			
9	इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	178	180	108
10	इस्पात सीआर कॉयल	197	199	119
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	175	177	106
12	एचआर कॉयल	146	147	88
13	बैरीटस-जे.बैग	255	258	155
14	परियोजना कार्गो (मशीनें, पवनचक्की, उत्खनक सहित)	1920	1943	1166

11.2. सीएचपीटी ने तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए विदेशी दर और तटीय दर अलग से प्रस्तावित नहीं की है। अप्रैल 2017 के प्रस्ताव में तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रस्तावित दरें अगस्त, 2017 के प्रस्ताव में बनाये रखी गई हैं।

11.3 सीएचपीटी ने 28 अगस्त, 2017 के अपने पत्र के द्वारा आगे यह भी बताया है कि, यद्यपि प्राधिकरण ने कार्गो का पुनःसमूहीकरण करके संशोधन, प्रतिमानों का संशोधन करके, प्रहस्तन कार्यप्रणाली की समीक्षा करके आदि प्रस्ताव को संशोधित करने का अनुरोध किया है जो प्रस्ताव को कचरे से तैयार करने समान हैं। प्रस्ताव के संसाधन इस के इतना आगे बढ़ जाने पर जहां संयुक्त सुनवाई पहले ही पूरी हो चुकी है और प्रयोक्ताओं ने प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है। तदनुसार, सीएचपीटी ने इस प्राधिकरण को प्रस्ताव को संसाधित करके अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

12. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह ब्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

13. इस मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ में निम्नलिखित बिंदु उभर कर आते हैं:-

- (i). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के यांत्रिकृत और हस्त प्रहस्तन के लिए अलग अलग जून, 2016 में महापत्तन न्यास स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति, 2016 जारी की, बाद में, एमओएस ने अक्टूबर, 2016 में महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित संबंधी दिशानिर्देश भेजे। तत्पश्चात्, प्राधिकरण के कार्यालय में नवंबर, 2016 में महापत्तन न्यासों के साथ एक कार्यशाला का आयोजन किया गया। इस पृष्ठ भूमि में, चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण के प्रस्ताव के साथ आया। पत्तन के प्रस्ताव को न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।
- (ii). इससे पहले कि हम मामले का विश्लेषण आरंभ करें यहां यह उल्लेख करना समीचीन है कि यद्यपि चेन्नई पोर्ट स्टीवडोर्स एसोसिएशन (सीपीएसए) ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों को सरल व कारगर बनाने के सरकार के मूव का स्वागत किया है, परंतु उसने यह तर्क दिया है कि इस प्राधिकरण का ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रशुल्क नियत करने की विधिक अवस्थिति नहीं है। इस संबंध में, यह बताया जाता है कि सरकार द्वारा 2016 में जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति के अनुसार, स्टीवडोरिंग कार्यकलापों में पत्तन में पोतों से लदान उतराया और स्टोवेज शामिल है तथा तट प्रहस्तन कार्यकलापों में कार्गो की हुक प्वाइंट से/को व्यवस्था तथा प्राप्ति, घाट से स्टैक यार्ड और इसके विपरीत अंतर-मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो को प्राप्त करना तथा उसकी सुपुर्दगी शामिल होते हैं (स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों में कार्यकलाप खतक कवर के अंतर्गत महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अंतर्गत सूचीबद्ध हैं जिसके लिए इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के अंतर्गत प्रशुल्क नियत करने का अधिदेश प्राप्त है। सरकार द्वारा 14 जून 2016 के पत्र के अंतर्गत जारी महापत्तन न्यासों के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति, 2016 का खंड 3 विशेष रूप से उल्लेख करता है कि प्राधिकरण स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन कार्यकलापों के प्रासमिक प्रशुल्क महापत्तनों के लिए प्राधिकरण द्वारा जारी किये जाने वाले दिशानिर्देशों के अनुसार अलग से अधिसूचित करे। इस प्रकार, सीपीएसए के ध्यान में यह लाया जाता है कि प्राधिकरण सीएचपीटी सहित सभी महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के प्रशुल्क निर्धारित करने के अपने सांविधिक अधिकार क्षेत्र के भीतर है।

जहां तक सीपीएसए द्वारा तट और ऑन-बोर्ड परिचालनों के लिए संयुक्त लाइसेंस जारी करने का संबंध है, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा महापत्तनों के लिए जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अनुपालन में तट और ऑन-बोर्ड परिचालनों के लिए लाइसेंस जारी करना सीएचपीटी का अधिकार क्षेत्र है।

यह प्राधिकरण विभिन्न पत्तन परिचालनों के लिए पत्तन न्यासों द्वारा दायर प्रस्तावों के आधार पर संगत दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए प्रशुल्क निर्धारण करता है। संसाधन के दौरान, परामर्शी प्रक्रिया में हितधारकों के साथ परामर्श से प्राप्त जानकारी पर सुविचार किया जाता है। इस प्राधिकरण ने अपनी स्थापना से लेकर अब तक 800 से भी अधिक आदेश पारित किये हैं जो समय की कसौटी पर खरे उतरे हैं। इस वर्तमान मामले में, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण की प्रक्रिया सीएचपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव पर आधारित है। यह मान लेना अविवेकपूर्ण होगा कि पत्तन न्यास, जो बड़े पैमाने पर विभिन्न पत्तन परिचालनों को प्रबंधन करता है, के पास विभिन्न लागत तत्वों, और किसी दिये गए पत्तन प्रचालन के लिए जरूरी उपकरणों का पता लगाने का ज्ञान नहीं है। यदि ऐसा है तो सीपीएसए का यह कहना कि सीएचपीटी के पास पत्तन वांछित ज्ञान नहीं है और सीपीएसए की यह टिप्पणी कि प्रासमिक प्रशुल्क का कोई साधन नहीं है योग्यतापूर्ण विचार नहीं है।

जहां तक सीपीएसए की यह टिप्पणी कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों कुछेक प्रतिमान पर विचार नहीं किये जाने का संबंध है, यहां यह ज्ञान नहीं किये जाने का संबंध है, यहां यह ज्ञात लेना समीचीन होगा कि महापत्तन न्यास स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति जारी किये जाने के पश्चात्, भारतीय पत्तन संघ, पोत परिवहन मंत्रालय का एक शीर्ष निकाय, को एमओएस द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश तैयार करने का कार्य सौंपा था। आईपीए ने एक विशेषज्ञ समिति का गठन किया जिसमें पत्तन न्यास और प्राधिकरण के वरिष्ठ अधिकारी रखे गए थे। इस समिति ने व्यापक पैमाने पर विचार-विमर्श किया तथा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण के दिशानिर्देश तैयार किये। आईपीए की रिपोर्ट के आधार पर, एमओएस ने एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा III के अंतर्गत, इस प्राधिकरण की राय लेने के पश्चात्, नीतिगत निर्देशों के रूप में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश जारी किये। दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को संबंधित पत्तन न्यास द्वारा पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखते हुए दिये जाने वाले औचित्य पत्तन विशिष्ट जिनका दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों पर प्रभाव पड़ता है, के आधार पर मानकों में आवश्यक समंजन स्वीकार करने का अधिकार देता है। सीपीएसए द्वारा उठाये गए विभिन्न विवाद स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन

परिचालनों की व्यक्तिगत ग्राहक विशिष्ट अपेक्षाओं के हैं। जैसा कि इस विश्लेषण में आगे देखा जा सकता है, मानकों में समायोजन, सीएचपीटी द्वारा जहां कहीं प्रस्तावित किये गए हैं, हितधारकों के साथ परामर्श करके, दिशानिर्देशों के खंड 1.8 के अनुसरण में, प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारण में सुविचार किया गया है।

एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अंतर्गत एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश इस प्राधिकरण पर बाध्यकर हैं। ऊपर किये गए वृत्तांत को देखते हुए, सीपीएसए का सीएचपीटी के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारित न करने का अनुरोध खारिज किये जाने लायक है।

- (iii). सीएचपीटी ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के प्रासमिक प्रशुल्क निर्धारित का आरम्भिक प्रस्ताव दिसंबर 2016 में दायर किया था। 17 फरवरी, 2017 को आयोजित संयुक्त सुनवाई के परिणामस्वरूप और हितधारकों द्वारा किये गए निवेदनों को ध्यान में रखकर, सीएचपीटी ने अप्रैल, 2017 में संशोधित प्रस्ताव दायर किया। तत्पश्चात्, हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण को ध्यान में रखकर, सीएचपीटी ने 24 अगस्त, 2017 के अपने पत्र के द्वारा स्टीवडोरिंग कार्यकलापों के बारे में विदेशी और तटीय कार्यों के लिए अलग-अलग प्रशुल्क का प्रस्ताव किया। 11 अप्रैल, 2017 के संशोधित प्रस्ताव के साथ 28 अगस्त, 2017 के पत्र और संदर्भाधीन मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई अन्य सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में विचार में लिया गया है।
- (iv). जैसा पहले बताया गया है, प्राधिकरण ने 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/77/2016-सीएचपीटी के द्वारा अंतरिम व्यवस्था के तौर पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रकट प्रशुल्क तदर्थ आधार पर अनुमोदित किये थे। वर्तमान प्रक्रिया सीएचपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अंतिम अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण के लिए है।
- (v). (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो प्रत्येक के अंतर्गत 12 मोटे वस्तु समूहों के लिए मानक निर्धारित करते हैं। दिशानिर्देश, क्रमशः शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत प्रत्येक वस्तु वर्ग के अधीन कार्गो की सांकेतिक सूची भी देते हैं।
- (ख). शुष्क बल्क कार्गो के अंतर्गत, सीएचपीटी ने 19 वस्तुओं के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रकट प्रशुल्क प्रस्तावित किये हैं। इसके अतिरिक्त, पत्तन ने शुष्क बल्क कार्गो को आयात कार्गो और निर्यात कार्गो में श्रेणीबद्ध किया है। इस प्रकार, शुष्क बल्क कार्गो के लिए अप्रकट प्रशुल्क का अमोनियम सल्फेट, पोटैश मुरेट, रॉक फॉस्फेट, सल्फर, यूरिया, सिलिका बालु, डोलोमाइट, चूनापत्थर, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, जिप्सम, खाद्यान्न, कतरन कबाड़ और भारी गलनांक कबाड़ का आयात श्रेणी में प्रस्ताव किया है। शुष्क बल्क कार्गो की निर्यात श्रेणी के अंतर्गत सीएचपीटी द्वारा अप्रकट प्रशुल्क का खाद्यान्न (मक्का, कच्ची खांड आदि) बरीट्स, कॉबल स्टोन, मिल स्केल, सीमेंट क्लिंकर और फैरो स्लैग के लिए प्रस्ताव किया है।
- (ग). इसी प्रकार, ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, सीएचपीटी ने 14 वस्तुओं के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन के अप्रकट प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। इसके अतिरिक्त पत्तन ने ब्रेक बल्क कार्गो को भी आयात कार्गो और निर्यात कार्गो के अंतर्गत श्रेणीबद्ध किया है। इस प्रकार, आयात श्रेणी के अंतर्गत ब्रेक बल्क कार्गो के अप्रकट प्रशुल्क प्रस्ताव स्टील बार/रॉड/पाइप, स्टील सीआर कॉयल, स्टील प्लेट, स्टील बिल्लेट, एचआर कॉयल, उत्खनन और परियोजना कार्गो (मशीनरी सहित) और लॉग के बारे में किया है। निर्यात श्रेणी के अंतर्गत ब्रेक बल्क कार्गो के अप्रकट प्रशुल्क सीएचपीटी द्वारा स्टील बिल्लेट/बार/रॉड/पाइप, स्टील सीआर कॉयल, ग्रेनाइट ब्लॉक, एचआर कॉयल, बरीट्स जे बैग और परियोजना कार्गो (मशीनरी, पवनचक्की तथा उत्खनन सहित) के बारे में प्रस्ताव किया गया है।
- (घ). शुष्क बल्क कार्गो श्रेणी और ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी के अंतर्गत सीएचपीटी द्वारा सुविचारित कार्गो की मदों को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित क्रमशः शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत प्रत्येक वस्तु वर्ग के अंतर्गत आने वाले कार्गो की स्पष्ट सूची के अनुसार देखा जा सकता है।
- (ङ). जहां तक दिशानिर्देशों में अनुबद्ध वस्तु वर्ग की तुलना में शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी के अंतर्गत अधिक कार्गो मदों के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण का संबंध है, यह प्राधिकरण सीएचपीटी के इस मत से सहमत है कि जबकि पत्तन कार्गो प्रोफाइल और पत्तन में विद्यमान प्रहस्तन कार्यप्रणालियों के आधार पर कार्गो विशिष्ट मानक निर्धारित करने की स्थिति में है तो अलग-अलग घनत्व के कार्गो को मिलाने पर जोर न डाला जाए।

(च). इसके अतिरिक्त, जैसा पहले बताया गया है, सीएचपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो को आयात कार्गो और निर्यात कार्गो में श्रेणीबद्ध करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन का यह मत है कि सीएचपीटी में बर्थ पर कार्गो जमा/रखने के लिए स्थान की उपलब्धता कम होना, पत्तन से जाने/आने के लिए भारी वाहनों के शहर में प्रवेश/प्रस्तान में दिन के अजाले में लगे यातायात प्रतिबंधों जैसे कारकों का आयात चक्र की तुलना में निर्यात चक्र में कार्गो के संग्रहण पर प्रभाव पड़ता है, इस प्रकार आयात चक्र और निर्यात चक्र और निर्यात चक्र में उसी कार्गो के लिए भिन्न उत्पादकता आती है।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि 'खाद्यान्न' की मद को छोड़कर जो आयात और निर्यात दोनों में प्रहस्तन की जाती है, शुष्क बल्क कार्गो के मामले में अन्य कार्गो मदों को या तो निर्यात में या आयात में प्रहस्तित किया जाता है। अतः खाद्यान्न को छोड़कर समान कार्गो के लिए आयात और निर्यात चक्र में प्रहस्तन के लिए भिन्न उत्पादकता मानकों के निर्धारित की स्थिति नहीं उठती।

ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, कुछेक मदों का, अर्थात् स्टील बिल्लेट/बार/ट्यूब/पाइप, स्टील सीआर कॉयल, एचआर कॉयल और परियोजना कार्गो, आयात और निर्यात दोनों में प्रहस्तन किया जाता है। तथापि, जैसे खाद्यान्न, सीएचपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत, आयात और निर्यात चक्र में, पिछले तीन वर्षों में उक्त कार्गो मदों की वास्तविक उत्पादकता भिन्न पाई गई है।

दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानकों का इस तथ्य पर कोई प्रभाव नहीं पड़ता कि कार्गो आयात चक्र में प्रहस्तित होता है या निर्यात चक्र में, संभाव्यतः इस आधार पर कि किसी कार्गो के आयात चक्र या निर्यात चक्र में निहित परिचालन और प्रहस्तन में प्रयुक्त उपस्कर वही रहे जाएं। लेकिन पत्तन विशिष्ट प्रतिबंधों, जैसा पत्तन ने उजागर किया है, पर विचार करते हुए और चूंकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर और पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर मानकों में ऐसे आवश्यक समंजन स्वीकार कर सकता है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करते हों और यह विचार करते हुए कि प्रयोक्ताओं ने भी आयात और निर्यात चक्र में कार्गो की भिन्न दरों के निर्धारण पर कोई आपत्ति नहीं की है पत्तन का ब्रेक बल्क कार्गो को आयात कार्गो और निर्यात कार्गो में श्रेणीबद्ध करने का प्रस्ताव स्वीकृत है।

(vi). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के उत्पादकता मानक :

(क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत विभिन्न वस्तु वर्गों के बारे में उत्पादकता मानक निर्धारित करते हैं। जैसा ऊपर बताया गया है सीएचपीटी ने मानकों की तुलना में शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए भिन्न उत्पादकता मानकों का प्रस्ताव किया है। यह भी कि सीएचपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के जहाजी क्रेन के लिए उत्पादकता मानकों का एक सैट तथा शुष्क बल्क कार्गो का एचएमसी से प्रहस्तन के उत्पादकता मानकों का एक अलग सैट का प्रस्ताव किया है।

(ख). दिसंबर, 2016 में पत्तन द्वारा आरंभ में प्रस्तावित उत्पादकता मानक सीएचपीटी पर पिछले 3 वर्षों में प्रहस्तित कार्गो की औसत पर आधारित था। कथित प्रस्तावित उत्पादकता मानक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानकों से कम थे। जब फरवरी, 2017 में संयुक्त सुनवाई आयोजित हुई, स्टीवडोरों ने दिसंबर, 2016 में सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानकों पर आपत्ति की। समीक्षा करने पर, सीएचपीटी ने अप्रैल, 2017 में उत्पादकता मानकों को और कम कर दिया। सीएचपीटी ने अप्रैल 2017 के प्रस्ताव में, इस हद तक कम कर दिया कि यह पिछले तीन वर्षों में सीएचपीटी द्वारा प्राप्त वास्तविक औसत उत्पादकता से भी कम थे। इस बारे में, यह बताया जाता है कि, यद्यपि सीएचपीटी को, संयुक्त सुनवाई के दौरान, अपने प्रस्ताव की स्टीवडोरों द्वारा किये गए निवेदनों के आधार पर समीक्षा करने की सलाह दी गई थी, यह मंशा कतई नहीं थी कि पत्तन उत्पादकता मानकों को पिछले वास्तविकों से भी कम कर दे। पत्तन ने अप्रैल 2017 के प्रस्ताव में उत्पादकता मानकों की समीक्षा करते समय स्टीवडोरों द्वारा सुझाये गए उत्पादकता मानकों को अपनाया तो प्रतीत होता है परंतु यह भी प्रतीत होता है कि सीएचपीटी पिछले तीन वर्षों के दौरान प्राप्त वास्तविक औसत उत्पादकता को नज़र अंदाज कर दिया है। इस पृष्ठभूमि में, पिछले तीन वर्षों में सीएचपीटी पर प्राप्त औसत उत्पादकता नज़र अंदाज करना और स्टीवडोरों द्वारा सुझाये गए अनुसार पत्तन द्वारा प्रस्तावित निम्न उत्पादकता को हिसाब में लेने उपयुक्त महसूस नहीं होता। स्थिति को देखते हुए और चूंकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर और पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर मानकों में ऐसे आवश्यक समंजन स्वीकार कर सकता है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करते हों यह प्राधिकरण ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के

अंतर्गत विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए पिछले 3 वर्षों में सीएचपीटी पर प्राप्त औसत वास्तविक उत्पादकता से उच्च उत्पादकता अथवा सीएचपीटी द्वारा अप्रैल 2017 के प्रस्ताव में प्रस्तावित उत्पादकता मानक निर्धारित करने का निर्णय लिया।

- (ग). इसके अतिरिक्त, यहां यह उल्लेख करना भी समीचीन होगा कि सीएचपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के जहाजी क्रेन और एचएमसी से प्रहस्तन के लिए अलग से उत्पादकता मानक प्रस्तावित किये हैं। पत्तन द्वारा स्टीवडोरिंग के लिए चाहे गए अपक्रंट प्रशुल्क भी प्रहस्तन की दो भिन्न विधियों के लिए हैं अर्थात् जहाजी क्रेन द्वारा प्रहस्तन के अपक्रंट प्रशुल्क और 100 टन एचएमसी द्वारा प्रहस्तन के अपक्रंट प्रशुल्क और इस संबंध में 100 टन एचएमसी क्रेन पीपीपी मोड द्वारा तैनात की जाती है जिन्हें निजी प्रचालक द्वारा प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित उत्पादकता मानकों और दरों पर चलाई जाती हैं। पत्तन द्वारा प्रहस्तित सारे कार्गो के लिए एचएमसी का प्रयोग नहीं होता क्योंकि एचएमसी केवल उन पोतों के लिए लगायी जाती है जिन्हें बैक-अप क्षेत्र उपलब्ध न होना, पत्तन से/को भारी लदे वाहनों का शहर में प्रवेश/बाहर जाने के यातायात प्रतिबंधों को ध्यान में रखकर एचएमसी से प्रहस्तन के लिए व्यवहारिक पाया जाता है। इन प्रतिबंधों के कारण कार्गो की धीमी निकासी एचएमसी की उत्पादकता से मेल नहीं खाती। सीएचपीटी द्वारा उठाया गया मुद्दा कि एचएमसी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित उत्पादकता मानकों और स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए निर्धारित मानकों में भारी अंतर विचारणीय है। अतः पत्तन का यह मत है कि एचएमसी/जहाजी क्रेन के साथ प्रहस्तन के लिए समान मानक अपनाने से एचएमसी परिचालन के लिए निष्पादन मानकों का निम्न स्तर अपनाया जायेगा। जिसके लिए निष्पादन का उच्च स्तर पहले ही संकल्पित है।

इस बारे में, यह बताया जाता है कि, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित कार्गो-वार उत्पादकता मानक कार्गो के जहाजी क्रेन अथवा तट क्रेन अथवा एचएमसी या इनका एक संयोजन से प्रहस्तन के कॉमन उत्पादकता मानक हैं। दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानक इष्टतम उपस्कर प्रहस्तन पर विचार प्रासमिक आधार पर आधारित हैं। इसके अतिरिक्त, विशेषकर प्रयोक्ता एजेंसी, तट प्रहस्तन कार्यकलाप में बड़ी सेवा प्राप्त करती है चाहे कार्गो स्टीवडोरिंग प्रचालन में एचएमसी या जहाजी क्रेन आदि से प्रहस्त किया जाता है। लेकिन, सीएचपीटी एक महत्वपूर्ण मुद्दे को सामने लाया है कि एचएमसी/जहाजी क्रेन से प्रहस्तन के कॉमन मानक होने से एचएमसी का निष्पादन दब जायेगा। इससे एचएमसी का न्यून उपयोग होगा, जिसे भी वांछनीय नहीं समझा जा सकता। इसके अतिरिक्त एचएमसी/जहाजी क्रेन के साथ प्रहस्तन के समान नार्म निर्धारण से हमेशा एचएमसी/जहाजी क्रेन प्रहस्तन के लिए कॉमन अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण होता रहेगा। इससे ऐसी स्थिति बन जायेगी जहां जहाजी क्रेन से प्रहस्तन के लिए निर्धारित ऊंचा प्रशुल्क एचएमसी द्वारा प्रहस्तन पर भी लागू होगा। यदि कार्गो एचएमसी द्वारा प्रहस्त किये जाने का परिणाम यह होगा कि स्टीवडोर अनुचित रूप से अधिक कमाई करेंगे। उपस्कर-वार अलग से उत्पादकता मानक अनुबंध न होने से और फिर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में अलग से अपक्रंट प्रशुल्क होने से पत्तन द्वारा उठाये गए मुद्दे से निपटने में निवारक के रूप में कार्य नहीं करेगा। उक्त स्थिति को देखते हुए चूंकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर और पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर मानकों में ऐसे आवश्यक समंजन स्वीकार कर सकता है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करते हों शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के जहाजी क्रेन और एचएमसी द्वारा प्रहस्तन के अलग से उत्पादकता मानक होने की पत्तन की कार्यविधि स्वीकार की जाती है।

- (घ). इस संबंध में, बी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास से उनके पत्तन पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के प्रासमिक प्रशुल्क नियतन के लिए प्राप्त प्रस्ताव की ओर ध्यान आकृषित कराया जाता है। अपने प्रस्ताव में, बीओसीपीटी ने, इस आधार पर कि दिशानिर्देश जहाज और तट के बीच कार्गो का जहाजी क्रेन या एचएमसी या इनके संयोजन का प्रयोग करते हुए समान प्रहस्तन निर्धारित करता है, 9वीं बर्थ और परंपरागत बर्थ के लिए भिन्न निष्पादन मानक निर्धारित किये गए थे। इस प्राधिकरण ने अपने 15 सितंबर, 2017 के आदेश संख्या टीएमपी/76/2016-बीओसीपीटी ने पत्तन को सलाह दी थी कि यदि पत्तन का यह मत है कि स्टीवडोरिंग परिचालनों, यदि निहित हों, बर्थ संख्या 9 के उत्पादकता स्तर और उपस्कर प्रोफाइल कोयले के परंपरागत प्रहस्तन से भिन्न है तो वह अलग से प्रस्ताव ला सकता है।



(ड). दिशानिर्देशों के अनुसार उत्पादकता प्रतिमानों की तुलना में पिछले 3 वर्षों में सीएचपीटी द्वारा औसत उत्पादकता, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत, सीएचपीटी द्वारा अपने दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव में आरंभिक उत्पादकता मानदंड, अप्रैल 2017 में सीएचपीटी द्वारा समीक्षाकृत उत्पादकता मानदंड और प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित उत्पादकता मानदंड का तुलनात्मक विवरण अनुलग्नक-I में संलग्न हैं।

(vii). स्टीवडोरिंग परिचालन दरें- शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क:

(क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में अनुबद्ध है कि स्टीवडोरिंग परिचालनों की परिचालन लागत को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों में समूहबद्ध किया गया है अर्थात् उपस्कर किराया लागत, श्रम लागत, परिचालन संबंधी उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय।

(ख). उपस्कर किराया प्रभार:

(i). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का अनुलग्नक - VII शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालनों की उपस्कर किराया लागत के आकलन के मानक निर्धारित करता है। उस अनुलग्नक के अनुसार, पोत से तट प्रचालन के लिए, प्रासमिक प्रहस्तन उपस्कर पोत क्रेन या तट क्रेन या एचएमसी या इन सब प्रहस्तन उपस्करों का मिश्रण होता है।

(ii). जैसा पहले बताया गया है पत्तन ने जहाजी क्रेन परिचालनों और एचएमसी परिचालनों के लिए उपस्कर घटक पर अलग से विचार किया है। शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत सूचीबद्ध प्रत्येक कार्गो मद के प्रहस्तन के बारे में पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर संख्या निम्नलिखित कार्गो मदों को छोड़कर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-VII के अनुसार है:-

वस्तु/ वस्तु वर्ग	दिशानिर्देशों के अनुसार	सीएचपीटी के प्रस्ताव के अनुसार
<b>शुष्क बल्क</b>		
सल्फर	3 नग - 5 टन डोज़र 3 नग - ग्रैव	4 नग - 5 टन डोज़र 3 नग - ग्रैव
यूरिया	3 नग - 5 टन डोज़र 3 नग - ग्रैव	2 नग - 5 टन डोज़र 3 नग - ग्रैव
कतरन कबाड़	3 नग उत्खनक 3 नग - ग्रैव	3 Nos. - 5 टन डोज़र 3 नग उत्खनक 3 नग - ग्रैव
भारी गलनांक कबाड़	3 नग उत्खनक 3 नग - ग्रैव	2 नग - पेलोडर 3 नग उत्खनक 3 नग - ग्रैव
<b>ब्रेक बल्क</b>		
इस्पात बार/र्यूब/पाइप	2 से 3 नग - 30 टी डीएफएलटी	2 नग - 5टी डीएफएलटी
स्टील छड़	2 से 3 नग - 30 टी डीएफएलटी	2 नग - 5टी डीएफएलटी

वस्तु/ वस्तु वर्ग	दिशानिर्देशों के अनुसार	सीएचपीटी के प्रस्ताव के अनुसार
परियोजन कार्गो	कोई उपस्कर नहीं	1 नग – स्प्रेडर
ग्रेनाइट ब्लॉक	2 नग – 30टी डीएफएलटी	1 No. – 30टी डीएफएलटी
बैरीटस-जे.बैग	2 से 3 नग– 5टी डीएफएलटी	2 नग – 30टी डीएफएलटी

(iii). सीपीएसए ने बताया है कि सीएचपीटी द्वारा सुविचारित उपस्कर प्रोफाइल पूर्णतः अपर्याप्त है और अपने मुद्दे को साबित करने के लिए कुछ उदाहरण भी दिये हैं। जैसा ऊपर बताया गया है, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत सूचीबद्ध प्रत्येक कार्गो मद के प्रहस्तन के बारे में पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर संख्या निम्नलिखित कार्गो मदों को छोड़कर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार है। यहां तक कि उपस्कर प्रोफाइल में विचलन के बारे में, जैसा ऊपर बताया गया है, सीएचपीटी ने कहा है कि उसके द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रहस्तन की विधि और प्रयोक्ताओं द्वारा दिये गए सुझावों पर आधारित हैं। चूंकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर और पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर मानकों में ऐसे आवश्यक समंजन स्वीकार कर सकता है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करते हों। दिशानिर्देशों में उक्त उपबंध और सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर, प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल को देखते हुए, यह प्राधिकरण शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क श्रेणी के अंतर्गत विभिन्न कार्गो मदों के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल पर विचार करने को प्रवृत्त है।

(iv). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्करों की तैनाती के किराया प्रभार का आकलन संबंधित पत्तन की अवस्थापनाओं में प्रचलित उपस्कर किराया लागत या बाजार आधार पर आकलित की जायेगी। कुछ स्टीवडोर अपने स्वयं के उपस्कर लगाते हैं। सीएचपीटी वितरकों से उपस्कर किराया प्रभार प्राप्त करने की स्थिति में नहीं हैं क्योंकि वितरक अनिच्छुक है। इसलिए सीएचपीटी ने उपस्कर किराया प्रभारों का ब्यौरा, प्रत्येक उपस्कर की किराया लागत के समर्थन में, सीएचपीटी से प्राप्त कर प्रस्तुत किया है, जिस पर भरोसा किया जाता है।

तथापि, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत उपस्कर किराया प्रभार के ब्यौरे के अनुसार, प्रत्येक उपस्कर का किराया प्रभार अतिरिक्त किराया लागत को भी दर्शाता है जो किराया लागत का भाग है अर्थात् बट्टा, चाय पर व्यय और उपस्कर के चालनक को देय श्रम प्रोत्साहन। दिशानिर्देश उपस्कर की किराया लागत पर सुविचार अनुबद्ध करते हैं। अतिरिक्त किराया तत्व दिशानिर्देशों के अधिकार क्षेत्र से इतर हैं। निस्संदेह, दिशानिर्देश उपस्कर किराया लागत का 20% प्रचालन उपरिव्यय के लिए प्रदान करते हैं, यह संभवतः अतिरिक्त लागत तत्वों को कवर करेगा। उक्त स्थिति को देखते हुए, उपस्कर किराया प्रभार, बट्टा चाय पर व्यय और श्रम प्रोत्साहनों को छोड़कर सीएचपीटी प्रस्तावित शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क श्रेणी के अंतर्गत कार्गो की प्रत्येक मद के प्रहस्तन के लिए उपस्कर प्रोफाइल की उपस्कर किराया लागत निर्धारण के लिए विचार किया जाता है।

सीएचपीटी द्वारा एचएमसी के लिए किराया प्रभार 48/- रु. प्रति एमटी पर विचार किया गया है। प्रतीत होता है कि उक्त दर 30 जून 2014 के प्रशुल्क आदेश संख्या टीएमपी/20/2014-सीएचपीटी द्वारा एचएमसी प्रयोग के लिए अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क से ली गई है। इस संबंध में, यह याद कराया जाता है कि उक्त संदर्भ प्रशुल्क आदेश के आधार पर, सीएचपीटी की कुछ बर्थों पर एचएमसी की आपूर्ति, अनुरक्षण और प्रचालन की परियोजना मैसर्ज ग्लोबल पोर्ट साल्यूशनज् प्रा. लि. (जीपीएसपीएल) को दी गई थी। सीएचपीटी ने जीपीएसपीएल से 10 वर्षों की अविध के लिए 31 अगस्त, 2015 को एक करार किया था और ने 22 जून 2015 को अपना प्रचालन आरंभ किया था। इस प्रकार, वर्ष 2017 में एचएमसी की दर 2014 में एचएमसी की यथा अनुमोदित दर और बीच के वर्षों के लिए लागू वृद्धि कारक पर सुविचार करने के पश्चात् 48.48रु. प्रति एमटी निकलती है। इस प्रकार, एचएमसी के किराया प्रभार 48/-रु. प्रति एमटी पर विचार किया जाता है।

- (v). तदनुसार, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की उपस्कर किराया लागत को अपफ्रंट स्टीवडोरिंग प्रशुल्क निकालने के लिए उपयुक्त रूप से अशोधित किया गया है और अनुलग्नक - II (क) और अनुलग्नक- II (ख) के रूप में संलग्न है।

(ग) **श्रम लागत :**

- (i). दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार, श्रमिकों की तैनाती राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट (एनटीए) द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार होनी चाहिए जैसा कि दिशानिर्देशों के **अनुलग्नक-VIII** में दिया गया है और यूनिट दर मानकों में निर्धारित श्रमिकों की संख्या के लिए श्रम की वास्तविक प्रचलित लागत होगी। दिशानिर्देश यह भी बताते हैं कि निर्धारित मानक और किसी पत्तन विशिष्ट के लिए कोई अन्य मानकों का पालन श्रम लागत परिकलन के लिए किया जाना चाहिए।
- (ii). माननीय उच्च न्यायालय के आदेश के अनुसार सीएचपीटी में 21.09.2015 से एनआईटी अवार्ड लागू है। स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए श्रम तैनाती पर किया गया विचार विद्यमान तैनाती मानकों के अनुसार देखा गया है, जो दिशानिर्देशों के अनुलग्नक -VIII में दिये गए स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए श्रम आकलन के अनुसार है। शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए सीएचपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत, श्रम लागत दर्शाने वाला विवरण अनुलग्नक-II (ग) और अनुलग्नक- II (घ) के रूप में संलग्न है।
- (iii). यद्यपि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश शुष्क बल्क परिचालनों के लिए एक टिंडल का कोई मानक अनुबद्ध नहीं करते, एक टिंडल, जो गैंग का लीडर होता है, एनटीए के अनुसार प्रति पाली अपेक्षा प्रतीत होती है। सीएचपीटी ने टिंडल की तैनाती पर विचार नहीं किया है। जब सीएचपीटी से इस बारे में स्टीवडोरिंग शुष्क बल्क प्रहस्तन के लिए श्रम लागत का आकलन करते समय टिंडल की श्रेणी पर विचार नहीं किया गया, क्योंकि टिंडल को सीएचपीटी में शुष्क बल्क प्रहस्तन के लिए तैनात नहीं किया जाता। इसलिए श्रम परिकलन में टिंडल के श्रम प्रभार शामिल नहीं हैं।
- (iv). स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए श्रम की विभिन्न श्रेणियों के तैनाती प्रभार सितम्बर, **2016** में सीएचपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में यथा अनुमोदित 'स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए श्रम की आपूर्ति के प्रभार' के आधार पर सुविचारित प्रतीत होती है। उक्त प्रभारों को पत्तन द्वारा सभी महापत्तनों के श्रेणी I से IV के कर्मचारियों की 1.1.2017 से अपेक्षित मज़दूरी संशोधन के प्रभाव को हिसाब में लेने के लिए **15%** बढ़ा दिया गया है। यद्यपि मज़दूरी संशोधन 1 जनवरी, 2017 से लागू होना है, अभी यह प्रभावी नहीं हुआ है। मज़दूरी संशोधन का प्रशुल्क पर क्या प्रभाव पड़ेगा अभी कुछ कहा नहीं जा सकता। स्टीवडोरिंग द्वारा प्रदान की जा रही स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों की सेवाओं के प्रशुल्क पर मज़दूरी संशोधन के प्रभाव पर इस समय विचार करने से स्टीवडोर प्रयोक्ताओं से अधिक मज़दूरी लेने लगेंगे और साथ ही मज़दूरी संशोधन कार्यान्वित न होने के कारण श्रमिकों को अधिक मज़दूरी नहीं देंगे। इस स्थिति को देखते हुए स्टीवडोरिंग दरों के निर्धारण के लिए मज़दूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार करना उपयुक्त नहीं समझा जाता। इसके अतिरिक्त, अपफ्रंट प्रशुल्क में मज़दूरी संशोधन के प्रभाव पर विचार नहीं करने से सीएचपीटी अलाभ का स्थिति में नहीं है क्योंकि प्रति एमटी 1/-रु. की विशेष लेवी, जिसे मज़दूरी संशोधन का बकाया राशि को वहन करने के लिए 2008 में अनुमोदित किया गया था, उसे सीएचपीटी ने अभी भी उगाहना जारी रखा हुआ है। प्रसंगवश, यह सूचित किया गया है कि मज़दूरी संशोधन यद्यपि 01 जनवरी, 2017 से लागू होना है, किसी भी महापत्तन कार्यकलापों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क किया है, मज़दूरी संशोधन के अभाव में उसे हिसाब में लेने का प्रस्ताव नहीं किया है। इसलिए, सीएचपीटी को जिसमें मज़दूरी संशोधन को अंतिम रूप देने पर 1/-रु. प्रति एमटी की विशेष उगाही को हिसाब में लेने के पश्चात्, श्रम लागत में वृद्धि की सीमित सीमा तक वृद्धि के प्रभाव का कैप्चर करने के लिए अलग से प्रस्ताव यदि अपेक्षित है के साथ आने की सलाह दी जाती है।
- (v). श्रम की मज़दूरी के अतिरिक्त, सीएचपीटी ने सितंबर 2016 में सीएचपीटी के सामान्य संशोधन आदेश में अनुमोदित उजरती दर प्रोत्साहन के आधार पर प्रति जहाज प्रति कामगार उजरती दर प्रोत्साहन पर भी विचार किया है। सीएचपीटी की राय है कि सीएचपीटी में स्टीवडोरिंग श्रमिक को उजरती दर का भी भुगतान किया जाता है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 3.5.7, अन्य बातों के साथ-साथ यह भी बताता है कि श्रमिक तैनाती की यूनिट दर मानकों में निर्धारित श्रम की प्रमात्रा के लिए श्रमिक की वास्तविक प्रचलित लागत होगी। चूंकि सीएचपीटी ने पुष्टि की है कि उजरती दर का भुगतान स्टीवडोरों द्वारा किया जाता है, उजरती दर को स्टीवडोरिंग कार्यकलाप के लिए श्रम

लागत में हिसाब में लिया गया है। प्रसंगवश, वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) द्वारा की गई इसी प्रकार की पुष्टि के आधार पर 15 सितंबर, 2017 के आदेश संख्या टीएमपी/67/2016-वीओसीपीटी के द्वारा वीओसीपीटी पर अपफ्रंट स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभारों का निर्धारण करते समय, स्टीवडोरिंग कार्यकलाप की श्रम लागत के परिकलन में उजरती दर पर विचार किया गया था।

- (घ). प्रत्येक प्रचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय, उपस्कर किराया लागत और श्रम लागत के 20% पर आकलित किये गए हैं, जो स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5.9 में युक्त अनुबद्धताओं के अनुरूप है।
- (ङ). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 5 अनुबद्ध करता है कि कुल परिचालन लागत पर 20% की गुंजाइश को सीएचपीटी अपफ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए सुविचार में लिया गया है।
- (च). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण का लागत विवरण, सीएचपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत और द्वारा ऊपर चर्चित किये गए विभिन्न प्रतिमानों के आधार पर, यथाआशोधित, क्रमशः **अनुलग्नक-III (क)** और **अनुलग्नक-III (ख)** पर संलग्न है।

**(viii). तट प्रहस्तन परिचालनों की दरें:**

- (क). जैसा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.2 में अनुबद्ध है कि तट प्रहस्तन परिचालनों को परिचालन लागत के निम्नलिखित मुख्य शीर्षों में समूहबद्ध किया गया है अर्थात् उपस्कर किराया लागत, श्रम लागत, परिचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय।

**(ख). उपस्कर किराया लागत:**

- (i). **स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.4.1. और 4.4.2. शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए अपनायी गई पांच विभिन्न प्रहस्तन विधियों और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अपनायी गई चार विधियों को समूहबद्ध करते हैं। शुष्क बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 5 विधियों में से सीएचपीटी ने सभी आयात कार्गो के लिए प्रहस्तन की तीन विधियों पर विचार किया है। निर्यात कार्गो के मामले में प्रहस्तन की केवल 2 विधियों पर ही विचार किया है। चूंकि सीएचपीटी ने हॉपरो का प्रयोग विरले ही होता है, दो विधियों को (यानी विधि 1 और विधि 3) जिनमें हॉपरो का प्रयोग शामिल है, प्रस्ताव में सुविचार किये जाने की सूचना दी गई है। तथापि सीएचपीटी ने हॉपरो के प्रयोग के लिए अलग प्रभारों का प्रस्ताव किया है।**

**ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, सीएचपीटी ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित 4 विधियों के प्रति तीन विधियों का प्रस्ताव किया है। तट प्रहस्तन परिचालनों के शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन की विधियों को, सीएचपीटी द्वारा यथा संकल्पित, तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए दरों का प्रस्ताव करने में विचार में लिया गया है।**

- (ii). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6 अनुबद्ध करता है कि किराये पर लिये जाने वाले उपस्कर की लागत दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-IX में निर्धारित प्रतिमानों के अनुसार आकलित की जानी चाहिए।
- (iii). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर तैनाती और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति और विचलन का औचित्य, यदि कोई हो, जैसा सीएचपीटी ने प्रस्तुत किया है, **अनुलग्नक-IV** के रूप में संलग्न है।
- (iv). उपस्कर प्रोफाइल में विचलन के संबंध में, जैसा ऊपर उल्लिखित अनुलग्नक में दर्शाया गया है, सीएचपीटी ने बताया है कि उसके द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रहस्तन की विधि और प्रयोक्ताओं द्वारा दिये गए सुझावों पर आधारित हैं। चूंकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों को ध्यान में रखकर और पत्तन द्वारा दिये गए औचित्य के आधार पर मानकों में ऐसे आवश्यक समंजन स्वीकार कर सकता है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करते हों। दिशानिर्देशों

में उक्त उपबंध और सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर, प्रयोक्ताओं के साथ परामर्श से पत्तन द्वारा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल को देखते हुए, यह प्राधिकरण शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क श्रेणी के अंतर्गत विभिन्न कार्गो मदों के लिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल पर विचार करने को प्रवृत्त है।

- (v). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्करों की तैनाती के किराया प्रभार का आकलन संबंधित पत्तन की अवस्थापनाओं में प्रचलित उपस्कर किराया लागत या बाजार आधार पर आकलित की जायेगी। सीएचपीटी ने प्रत्येक उपस्कर की किराया लागत के समर्थन में उपस्कर किराया प्रभारों का ब्यौरा, सीपीएसए से एकत्र करके दिया है जिस पर भरोसा किया जाता है।

तथापि, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत उपस्कर किराया प्रभार के ब्यौरे के अनुसार, प्रत्येक उपस्कर का किराया प्रभार अतिरिक्त किराया लागत को भी दर्शाता है जो किराया लागत का भाग है अर्थात् बट्टा, चाय पर व्यय और उपस्कर के चालनक को देय श्रम प्रोत्साहन। इस बारे में पहले बताये गए कारणों से उपस्कर किराया प्रभार, बट्टा चाय पर व्यय और श्रम प्रोत्साहनों को छाड़कर सीएचपीटी प्रस्तावित शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क श्रेणी के अंतर्गत कार्गो की प्रत्येक मद के प्रहस्तन के लिए उपस्कर प्रोफाइल की उपस्कर किराया लागत निर्धारण के लिए विचार किया जाता है।

- (vi). तदनुसार, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की उपस्कर किराया लागत में अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क निकालने के लिए उपयुक्त आशोधन किया गया है और **अनुलग्नक V (क) और अनुलग्नक V (ख)** पर संलग्न है।

- (ग). श्रम लागत:

**स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 4.5.7. अनुबद्ध करता है कि तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए श्रम लागत आकलन के लिए मानक शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए क्रमशः 5% और 10% है। तदनुसार, सीएचपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की श्रम लागत आकलित की है। इसके अतिरिक्त, सीएचपीटी ने प्राप्ति/सुपुर्दगी पर 4/-रु. प्रति मीट्रिक टन का उजरती दर प्रोत्साहन और 1/-रु. प्रति मीट्रिक टन की दर पर विशेष उगाही भी श्रम लागत परिकलन में सुविचारित की है। उजरती दर प्रोत्साहन विचार करने के संबंध में पहले बताए गए कारणों से शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों में श्रम लागत परिकलन में उजरती दर प्रोत्साहन और विशेष उगाही घटकों पर भी सुविचार किया गया है, जैसा सीएचपीटी ने प्रस्ताव किया है।**

- (घ) प्रशासनिक उपरिव्यय और प्रचालन उपरिव्यय प्रत्येक को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5.9 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुसार उपस्कर लागत और श्रम लागत के 20% पर आकलन किये गए हैं।

- (ङ) स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 के में यथा अनुबद्ध के अनुसार अपफ्रंट तट प्रहस्तन प्रशुल्क निकालने के लिए सीएचपीटी ने कुल परिचालन लागत पर 20% की गुंजाइश पर सुविचार किया है।

- (ix). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश का खंड 2.8 बताता है कि महापत्तन न्यास समय-समय पर सरकार द्वारा निर्धारित नीतिगत निर्देशों का अनुपालन करेंगे जैसे तटीय कार्गो/कंटेनर आदि/(तत्कालीन) एमओएस, सड़क और परिवहन तथा राजमार्ग (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीतिगत निर्देशों में से जारी एक निर्देश तटीय पोत और तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों से संबंधित है। एमएसआरटीएच के उक्त निर्देशों के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित 7 जनवरी, 2005 को पारित आदेश संख्या टीएमपी/4/2004-सामान्य का पैरा 3 (iii) और 5 (2.2) के अनुसार सभी संगत प्रहस्तन प्रभारों अर्थात् पोत-तट अंतरण और क्वे से भंडार यार्ड को अंतरण, घाट शुल्क सहित, कार्गो प्रहस्तन प्रभार विदेशी दर के 60% पर रियायती प्रशुल्क निर्धारित किया जाना आवश्यक है। सिवा ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पी ओ एल, लौह अयस्क और लौह अयस्क पैलेट, जो तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं हैं। (तत्कालीन) एमएसआरटीएच द्वारा जारी नीतिगत दिशानिर्देशों को 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत शामिल सभी महापत्तनों और निजी टर्मिनल प्रचालकों पर समान रूप से लागू किये गए हैं।

इस संबंध में, उल्लेख किये जाने पर सीएचपीटी ने अपने अंतिम संशोधन प्रस्ताव में एमओएस द्वारा जारी तटीय रियायत नीति के अनुसार तटीय कार्गो के लिए विदेशी कार्गो के प्रशुल्क का 60% पर अलग से रियायती दर प्रस्तावित की। सीएचपीटी ने यह बताया है कि विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो के क्रमशः 97% : 3% और 96% : 4% के हिस्से पर सुविचार करके प्रस्तावित विदेशी दर में तटीय रियायत के प्रभाव को कलमबद्ध कर लिया गया है। सीएचपीटी ने तट प्रहस्तन कार्यकलापों के लिए तटीय कार्गो के लिए अलग से रियायती दर का प्रस्ताव नहीं किया है।

यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के अपने प्रस्ताव की प्रक्रिया के दौरान एमओपीटी द्वारा किये गए निवेदन को ध्यान में रखते हुए कि तटीय रियायत नीति इन मामलों में लागू नहीं की जानी चाहिए और अन्य महापत्तन न्यासों से ऐसे ही अनुरोधों को देखते हुए इस प्राधिकरण ने जनवरी, 2017 में एमओएस से यह परीक्षण करने का अनुरोध किया कि क्या स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अंतर्गत प्रशुल्क निर्धारण करते समय पात्र तटीय कार्गो के लिए रियायती दर का निर्धारण करने के नीतिगत निर्देशों के अनुसार लागू किये जाने की जरूरत है। एमओएस का उत्तर प्रतीक्षित है।

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 को देखते हुए और इस बात को मान्य करते हुए कि सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति पोत - तट अंतरण और क्वे से यार्ड अंतरण के लिए निर्धारित सभी प्रभार तटीय रियायत देना अनुबद्ध करती है और चूंकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अंतर्गत निहित कार्यकलापों में भी ये कार्यकलाप शामिल हैं, यह प्राधिकरण स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय तटीय रियायत नीति का अनुपालन करने को बाध्य है। चूंकि तटीय कार्गो के लिए तटीय प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सीएचपीटी का संशोधित प्रस्ताव एमओएस द्वारा जारी तटीय नीति निर्देशों के अनुसार है, यह प्राधिकरण सीएचपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित विदेशी और तटीय कार्गो के अपफ्रंट प्रशुल्क, पहले की गयी चर्चा के अनुसार, सिवा स्टीवडोरिंग प्रशुल्क में आशोधन के, अनुमोदित करता है। इसलिए, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरण और साथ ही दरमानों में एमओएस की तटीय रियायत नीति के अनुसरण में विदेशी और तटीय कार्गो के लिए 97%:3% और 96%:4% क्रमशः शुष्क बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए समान दर निर्धारित कर संशोधन किया जाता है।

यदि एमओएस को संदर्भित मामले में एमओएस का प्रत्युत्तर सीएचपीटी के प्रस्ताव के आधार पर दिये गए अनुमोदन से भिन्न होता है तो उस समय एक उपयुक्त संशोधन जारी कर दिया जायेगा।

- (x). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन परिचालनों के अप-फ्रंट प्रशुल्क निर्धारण का लागत विवरण, सीएचपीटी द्वारा यथा-प्रस्तावित और ऊपर चर्चित विभिन्न प्रतिमानों के आधार पर हमारे द्वारा यथा-आशोधित **अनुलग्नक VI (क) और VI (ख)** पर संलग्न है।
- (xi). उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर और सीएचपीटी द्वारा किए गए निवेदन पर विचार करते हुए और इस बात को मान्य करते हुए कि सीएचपीटी ने अपना प्रस्ताव सीएचपीटी बोर्ड के अनुमोदन से दायर किया है, शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के पत्तन द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभारों को ऊपर चर्चा किए गए विभिन्न प्रतिमानों के आधार पर हमारे द्वारा यथा-संशोधित अनुमोदित किया जाता है।
- (xii). **सीएचपीटी द्वारा शुष्क बल्क कार्गो के लिए अधिकतम प्रशुल्क के 100% सूचकांकन पर प्रस्तावित निष्पादन मानक**

स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 7.1. अनुबद्ध करता है कि प्रचालक, शुष्क बल्क कार्गो के लिए पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) द्वारा जारी किए गए दिनांक 16.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-110033/73/2013-पीटी (भाग) द्वारा जारी बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के स्थान पर प्रशुल्क में डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के पात्र है। सीएचपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव में पत्तन ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि लाइसेंसधारी एजेंट प्रासमिक प्रशुल्क के साथ अधिसूचित प्रत्येक वस्तु का निष्पादन मानकों के प्राप्त कर लेने पर दूसरे वर्ष से 100% डब्ल्यूपीआई प्रशुल्क सूचकांकन कर सकेंगे, इस आधार पर कि सीएचपीटी के समक्ष मुद्दों/कठिनाइयों को ध्यान में रखकर और बर्थिंग नीति में अनुबद्ध कार्य-प्रणाली को अपनाने में व्यापार/प्रयोक्ताओं की आशंकाओं को ध्यान में रखकर सीएचपीटी ने अभी एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति को कार्यान्वित नहीं किया है (सीएचपीटी ने यह भी सूचित किया है कि उन्होंने इस मामले को पोत परिवहन मंत्रालय के ध्यान में लाया है)।

एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति सभी महापत्तन न्यासों द्वारा कार्यान्वित करने के लिए है। नीति में ऐसा कोई उपलब्ध नहीं है जो पत्तनों को नीति को कार्यान्वित न करने की छूट दे। चूंकि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशा-निर्देश का खंड 7.1 शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक अनुबद्ध करते हैं, जो शुष्क बल्क कार्गो के लिए 16 जून, 2016 के पत्र सं. पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) के द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अनुसार प्रशुल्क में 100% सूचकांकन का निर्धारण करेंगे, यह कहते हुए एक टिप्पणी निर्धारित करती है कि शुष्क बल्क कार्गो के निष्पादन मानक एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अनुसार होंगे। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित नोट को प्रशुल्क में 100% सूचकांकन के लिए इस स्थिति के अनुरूप आशोधित कर दिया गया है। सीएचपीटी को भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से एक महीने के भीतर एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग नीति के अंतर्गत शुष्क बल्क कार्गो के लिए अलग से निष्पादन मानकों का प्रस्ताव दायर करने की सलाह दी जाती है।

(xiii). **ब्रेक बल्क कार्गो के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक**

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशा-निर्देश अनुबद्ध करते हैं कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अप-फ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए सुविचारित उत्पादकता मानक लागू होंगे। तदनुसार, सीएचपीटी ने स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अप-फ्रंट प्रशुल्क निकालने के लिए सुविचारित उत्पादकता मानक के समान निष्पादन मानक निर्धारित किए हैं। लेकिन, जैसा पहले चर्चा की गई है, पत्तन द्वारा सुविचारित मानकों को आशोधित कर दिया है। अतः ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निम्नलिखित निष्पादन मानक निर्धारित किए जाते हैं:-

क्र.सं.	वस्तु	उत्पादकता मानदंड प्रति पाली (एमटी)
<b>क</b>	<b>आयात</b>	
1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप	800
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700
3	इस्पात प्लेट	1100
4	इस्पात लट्टा	850
5	एचआर कॉयल	2125
6	उत्खनक	800
7	परियोजना कार्गो	400
8	लट्टे	800
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>	
9	इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	1300
10	इस्पात सीआर कॉयल	1400
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000
12	एचआर कॉयल	2800
13	बैरीटस-जे.बैग	1400
14	परियोजना कार्गो	300

- (xiv). (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए, सीएचपीटी सहित, सभी महापत्तन न्यासों के तदर्थ अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय, इस प्राधिकरण ने कुछ समान शब्दावली की अर्थात् तटीय पोत, विदेशगामी पोत, स्टीवडोरिंग, स्टीवडोर, तट प्रहस्तन, तट प्रहस्तन एजेंट परिभाषाएं निर्धारित की थीं। उन्हें सीएचपीटी में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों की अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में जारी रखा जाता है।
- (ख). उक्त शब्दावली की परिभाषाओं के अतिरिक्त, सीएचपीटी ने दिन, विलंबन शुल्क, माह, पत्तन, पत्तन सीमा, पाली और घाट शुल्क जैसी शब्दावली की परिभाषाएं भी प्रस्तावित की हैं। उक्त उल्लिखित शब्दावली के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित परिभाषाओं को सीएचपीटी के वर्तमान दरमानों में दी गई शब्दावली के लिए नियत परिभाषाओं के अनुरूप पाया जाता है। अतः प्रस्तावित परिभाषाओं को सीएचपीटी के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों की अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में अंतर्विष्ट करने के लिए अनुमोदित किया जाता है।

(xv). **विभिन्न सामान्य निबंधनों और शर्तों पर निम्नानुसार चर्चा की जाती है:-**

- (क). सभी महापत्तन न्यासों, सीएचपीटी सहित, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन के तदर्थ अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण, वीआरसी की वसूली और रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली, प्रशुल्क का बीओटी/ बीओओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागदारी के लिए जिन पर कोई अन्य व्यवस्था लागू नहीं है और जिन्हे 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है लागू नहीं होना, प्रशुल्क का एक समान रूप से संपूर्ण पत्तन पर लागू होना जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं, प्राधिकृत एजेंट उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही वसूली करेगा उसे श्रम के कल्पित आरक्षण और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी, यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है तो पत्तन उस कार्गो के प्रहस्तन की प्राकृति, भौतिक विशेषताओं तथा पद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी एक के अधीन उस कार्गो को वर्गीकृत कर सकता है, जब पत्तन एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाना, प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फिति से सूचकांकित किया जाता है परंतु 1 जनवरी और प्रासंगिक वर्ष के 31 दिसंबर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही, सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/ तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, पर वार्षिक रिपोर्ट महापत्तन न्यास और प्राधिकरण को भेजेंगे। प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी, प्राधिकरण परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा, विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने चाहिए। ये कार्यनिष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे, किसी अलग मद के सकल भार अथवा मात्रा द्वारा परिमाण अथवा क्षमता की गणना में 0.50 तक दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 और इससे अधिक के दशमलवों को एक इकाई के रूप में माना जाएगा, उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी, एमओएस द्वारा जारी तटीय नीति, दरमानों और प्रचालक की स्थिति के विवरण के किसी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या का प्रश्न उठता है तो मामले को प्राधिकरण को भेजा जायेगा और इस बारे में प्राधिकरण का निर्णय प्रचालक पर बाध्यकर होने से संबंधित सामान्य निबंधन और शर्तें निर्धारित की गई हैं। उन्हें सीएचपीटी स्थित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अनुमोदित अप-फ्रंट प्रशुल्क में जारी रखा जाएगा जैसा कि अन्य महापत्तन न्यासों के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों की अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची को अधिसूचित करते समय किया गया है।
- (ख). पत्तन ने, अन्य बातों के साथ-साथ, इस प्रभाव की एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित प्रभार अधिकतम स्तर है। इसके स्थान पर इस प्रभाव की कुछेक टिप्पणियां कि अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर हैं, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूटें निम्न स्तरीय हैं और कि अधिकृत एजेंट, यदि वह चाहे तो, कम दरें प्रभारित कर सकता है और/अथवा उच्च रियायतें और छूटें दे सकता है, अधिकृत एजेंट, यदि वह चाहे तो दरमानों में निर्धारित दरों को लागू करने वाली निर्धारित सोपाधिकताओं को भी युक्तियुक्त बना सकता है, यदि ऐसा यौक्तिकरण प्रयोक्ताओं को दरों में राहत देता है, और कि दरमानों में निर्धारित यूनिट दरें अधिकतम स्तर से ऊंची न हों और कि अधिकृत एजेंट, तथापि, ऐसी निम्न दरों को और/अथवा ऐसी दरों की लागू होने से संबंधित शासी सोपाधिकताओं के यौक्तिकरण को जनता को अधिसूचित करेगा और ऐसी निम्न दरों में और/अथवा ऐसी दरों को



लागू करने वाली शासी सोपाधिकताओं में और परिवर्तनों के बारे में जनता को अधिसूचित करना जारी रखेगा बशर्ते कि निर्धारित नई दरें सीएचपीटी के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों का अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों, जो अन्य महापत्तन न्यासों में निर्धारित समान टिप्पणियों के अनुरूप हैं।

- (ग). सीएचपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि तट प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो को हुक प्वाईट से/को व्यवस्थित और प्राप्त करना, घाट से स्टैक यार्ड तक और उसके विपरीत, आंतर मॉडल परिवहन इसमें परेपिती के परिसर सेपत्तन परिसर तथा अथवा इसके विपरीत कार्गो की प्राप्ति और सुपुर्दगी शामिल नहीं है। टिप्पणी आगे और बताती है कि शुष्क बल्क कार्गो के वैगन लदान (उतरायी) के लिए अतिरिक्त प्रभार देय होंगे जैसा कि अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित है। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति में दी गई तट प्रहस्तन की परिभाषा के अनुरूप है, उक्त टिप्पणी का निर्धारण अनुमोदित किया जाता है।
- (घ). सीएचपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि तट प्रहस्तन प्रभारों में पत्तन के दरमानों के अनुसार पत्तन को देय 4/- रु. प्रति एमटी का उजरती दर प्रोत्साहन और 1/- रु. प्रति एमटी की दर से विशेष उगाही शामिल है। टिप्पणी आगे और बताती है कि पत्तन के देय घाटशुल्क, विलंब शुल्क, भंडारण प्रभार, प्लाट के लिए लाइसेंस शुल्क और अन्य विविध प्रभार शामिल नहीं है। उजरती दर प्रोत्साहन और विशेष लेवी को तट प्रहस्तन प्रचालनों के अप-फ्रंट प्रशुल्क में कलमबद्ध कर लिया गया है, जैसी पहले चर्चा की गई है। चूंकि उक्त टिप्पणी स्पष्टता देती है और द्वयर्थकता से बचाती है, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की जाती है।
- (ङ). इसी प्रकार, सीएचपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि प्रभारों में अतिरिक्त उपस्कर/श्रमिक अथवा बैग बनाने आदि जैसी पत्तन संबंधी सेवाओं की लागत शामिल नहीं है जिसे स्टीवडोर प्रयोक्ता के अनुरोध पर प्रदान कर सकता है। दूसरे शब्दों में प्रस्तावित टिप्पणी स्टीवडोर को पत्तन संबंधी सेवाएं (जो अनुमोदित अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में कवर नहीं होती) उपलब्ध कराने में अतिरिक्त उपस्कर/श्रम लगाने में सक्षम कर देगी, चूंकि इन सेवाओं के लिए अनुमोदित अप-फ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में कोई दर उपलब्ध न होने के कारण स्टीवडोर प्रयोक्ताओं से ऐसी सेवाओं के लिए कुछ भी प्रभार प्राप्त करेगा। बैगबंद आदि करने जैसी पत्तन संबंधी सुविधाएं, कार्गो प्रहस्तन की अनुषंगी सेवाएं हैं और महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42 के अंतर्गत कवर होती है, जिसके लिए इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत अधिदेश प्राप्त है। प्रसंगवश, इस प्राधिकरण ने जब विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी) द्वारा दायर उर्वरकों के प्रहस्त संबंधी प्रस्ताव का निपटान करते समय उर्वरकों के बैग बंद करने के अप-फ्रंट प्रशुल्क का अनुमोदन 2008 के अप-फ्रंट प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अंतर्गत किया था। इस प्रकार सीएचपीटी को स्टीवडोरों द्वारा उगाही जाने वाली विभिन्न पत्तन संबंधी सेवाओं के लिए प्रभारों के निर्धारण का अलग से प्रस्ताव लाने की सलाह दी जाती है। इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित नहीं की जाती।
- (च). पत्तन द्वारा इस प्रभाव की टिप्पणी कि सेवा कर/ जीएसटी सहित सभी कर और प्रशुल्क, समय-समय पर जैसे लागू हों, अलग से दिये जायेंगे। प्रभारों की उगाही को स्पष्टता प्रदान करती है, अतः अनुमोदित है।
- (छ). पहले बताए गए कारणों से सीएचपीटी द्वारा इस प्रभाग की टिप्पणी कि लाइसेंसधारी एजेंट प्रासमिक प्रशुल्क के साथ अधिसूचित प्रत्येक वस्तु के निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर प्रचालन के दूसरे वर्ष से 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के स्थान पर 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन का पात्र होगा, को शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, लाइसेंसधारक एजेंट अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी- 110033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, प्रासमिक प्रशुल्क के साथ प्रत्येक वस्तु के लिए अधिसूचित निष्पादन मानक की उपलब्धि पर लाइसेंसधारक एजेंट इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्य निष्पादन मानक के व्यौरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रूख करेगा।

(ज). सीएचपीटी ने इस प्रभाग के एक नोट का प्रस्ताव किया है कि निष्पादन मानकों की बर्थिंग नीति दिशा-निर्देश या पोत परिवहन मंत्रालय/सक्षम प्राधिकारी के अन्य दिशा-निर्देशों, जो समय-समय पर लागू हों, के अनुसार समीक्षा की जाएगी। इस प्रकार का नोट प्रयोक्ताओं में भ्रांति पैदा करेगा क्योंकि निष्पादन मानक पर प्रशुल्क का सूचकांक निर्भर होता है। अतः किसी द्व्यर्थकता से बचने के लिए प्रस्तावित नोट अनुमोदित नहीं किया जाता।

(झ). सीएचपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि “स्टीवडोरिंग और/अथवा तट प्रहस्तन आरंभ करने से पूर्व लाइसेंसधारी एजेंट स्टीवडोरिंग और/अथवा तट प्रहस्तन प्रभागों की अधिकतम दरों के दरमानों और निष्पादन मानकों की अधिसूचना के लिए प्राधिकरण को संपर्क करेगा जैसा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अंतर्गत अपेक्षा की गई है।” इस संबंध में, यह कहना है कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशा-निर्देशों का खंड 2.11 बताता है कि जहाजीकुलीगिरी और/अथवा तट प्रहस्तन प्रचालन आरंभ करने से पूर्व, प्रचालक महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 में यथापेक्षित जहाजीकुलीगिरी और अथवा तट प्रहस्तन प्रभागों की अधिकतम दरों के दरमानों की अधिसूचना के लिए प्राधिकरण से संपर्क करेगा। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशा-निर्देशों के खंड 2.3 के अनुसार एक बार किसी पत्तन के लिए विभिन्न वस्तुओं की जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अप्रेंट प्रशुल्क सीमाएं नियत हो जाने पर ये निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा किये जा रहे जहाजीकुलीगिरी और तट प्रहस्तन प्रचालनों सहित पूरे पत्तन पर समान रूप से लागू होंगी और तीन वर्षों की अवधि तक वैध रहेंगी।

इस संबंध में, यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तनों के साथ परामर्श से महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 के अंतर्गत अधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाएं प्रदान करने की दरों को विनियमित करने के संदर्भ से पहले ही निर्णय ले लिया है कि प्रशुल्क का विनियमन व्यक्तिगत सेवा प्रदाता का संदर्भ लिए बिना समग्र पत्र के लिए किया जा सकता है। तदनुसार यह प्राधिकरण इस प्राधिकरण ने यह निर्णय लिया है कि अधिकतम दरें पत्तन विशेष के लिए निर्धारित की जाएंगी और संबंधित पत्तन न्यास लाइसेंस जारी करते समय महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के निबंधनों में प्राधिकार की एक शर्त बनाते हुए अधिकृत सेवा प्रदाता से उनका लागू करना सुनिश्चित करेगा। प्राधिकरण का उक्त निर्णय सभी महापत्तन न्यासों को और पोत परिवहन मंत्रालय को 6 मई, 2002 के पत्र संख्या टीएएमपी/47/2000 – एमबीपीटी के द्वारा संसूचित कर दिया गया था। उक्त स्थिति और स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशा-निर्देशों के खंड 2.3 को ध्यान में रखते हुए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि वह अधिकृत स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचाल को, लाइसेंस जारी करते समय, इसे प्राधिकार की एक शर्त के रूप में अधिकतम दरों को लागू करने को कहे। यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन को ऐसी सलाह 8 फरवरी, 2017 के आदेश के द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभागों का तदर्थ अनुमोदन देते समय भी दी गई थी। इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी का अनुमोदित नहीं किया जाता।

(xvi). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशा-निर्देशों के खंड 2.10 के अनुसार प्रशुल्क सीमाएं स्फीत के प्रति सूचकांकित होंगी परंतु संगत वर्ष के 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में हुए 60% की सीमा के परिवर्तन तक ही/प्रशुल्क सीमा में ऐसा स्वतः समायोजन प्रति वर्ष किया जायेगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा संगत वर्ष की अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक प्रभावी रहेगी/ चूंकि आकलन वर्ष 2016 के है, डब्ल्यूपीआई वृद्धि के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी, 2016 निर्धारित किया जाता है। तदनुसार स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों की अप्रेंट प्रशुल्क सूची में एक उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित की जाती है।

(xvii). सीएचपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो को वैगनों से/को लदान और उतरायी के लिए उपस्कर किराया लागत, श्रम लागत को उपस्कर किराया लागत के 10% की दर पर सुविचार करते हुए और परिचालन और प्रशासनिक उपरिव्यय प्रत्येक को 20% पर और कुल लागत के 20% लाभ की गुंजाइश पर सुविचार करते हुए अलग प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशा-निर्देश कार्गो को/से वैगनों पर लदान/उतरायी के लिए कोई दिशा-निर्देश नहीं देते। तथापि, इस बात पर विचार करते हुए कि तट प्रहस्तन की परिभाषा कार्गो की प्राप्ति/सुपुर्दगी में वैगन/ट्रकों के लिए है और यह भी कि सामान की प्राप्ति और सुपुर्दगी भी एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42(1) (घ) के अंतर्गत कवर होते हैं और शुल्क बल्क कार्गो को/से वैगनों में लदान और उतरायी के अप-फ्रंट प्रशुल्क निकालने में परिकलन किया गया है जो स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशा-निर्देशों के मार्गदर्शक सिद्धांतों के अनुरूप है, यह प्राधिकरण इस संबंध में सीएचपीटी द्वारा किए गए परिकलनों पर विश्वास करते हुए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित शुष्क बल्क कार्गो को/से लदान और उतरायी के लिए प्रशुल्क को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है। शुष्क बल्क कार्गो के कॉमन साइडिंग को/से लदान/उतरायी प्रभागों को, पत्तन द्वारा प्रस्तावित और प्राधिकरण द्वारा आशोधित प्रभाग **अनुलग्नक VII** पर संलग्न है।

- (xviii). प्राधिकरण ने 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/77/2016-सीएचपीटी द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रेंट प्रशुल्क तदर्थ आधार पर अनुमोदित करते समय कहा था कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली अंतिम दरों का उत्तरापेक्षी प्रभाव होगा। तदनुसार, अनुमोदित अंतिम दरें राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के पश्चात् उत्तरापेक्षी प्रभाव से लागू होंगी जैसा कि इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य पद्धति अपनायी गई है। जैसा कि 8 फरवरी, 2017 के अंतरिम आदेश में उल्लेख किया गया है, तदर्थ आधार पर अपनायी गई अंतरिम दरों की यथावत् मान्यता रहेगी। इसलिए यदि तदर्थ दरों और अंतिम दरों के बीच कोई परिवर्तन होता है तो किसी वापसी/वसूली यदि कोई है, का कोई पश्न नहीं उठता जैसाकि प्राधिकरण द्वारा 8 फरवरी, 2017 के अंतरिम आदेश में निर्णय दिया गया है।
- (xix). यदि रिकार्ड में अथवा किन्हीं अन्य औचित्यपूर्ण कारणों से कोई त्रुटि पाई जाती है, केपीटी समीक्षा के औचित्य/कारण बताते हुए भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन के भीतर इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। यदि पत्तन प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठन का कोई मुद्दा है तो वे पत्तन को संपर्क कर सकते हैं।
- 14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीएचपीटी के लिए कार्यनिष्पादन मानकों के साथ अप्रेंट स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभार अनुमोदित करता है **अनुलग्नक VIII के रूप में संलग्न**।
- 14.2. अनुमोदित अधिकतम दरे, 3 वर्ष की अवधि के लिये लाइसेंस जारी करते समय, इसे अधिकार की एक शर्त बनाकर, अधिकृत व्यक्ति स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालक लको पर लागू किया जाये । दिया गया अनुमोदन इस अवधि के पश्चात् स्वतः समाप्त हो जायेगा जब तक कि इसका विशिष्ट रूप से इस प्राधिकरण द्वारा विस्तार नहीं कर दिया जाता। पत्तन को निष्पादन मानकों के साथ स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालनों के अप्रेंट प्रशुल्क के कार्यान्वयन के लिए आवश्यक कार्रवाई करने की सलाह दी जाती है।
- 14.3. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में यथा अनुबद्ध प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अप्रेंट प्रशुल्क और निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में और बाद में प्रचालक के साथ करार में भी उल्लेख किया जायेगा।
- 14.4. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा दिए गए अनुसार अप्रेंट स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन प्रभारों का सूचकांकन स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 7 के साथ पढ़ा जाए। यदि परिचालक पिछले 12 महीनों में अनुलग्नक- VIII में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित नहीं करता है तो परिचालक 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा और परिचालक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।
- 14.5. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.1 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति से एक माह के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिसव आउटपुट, प्रति पाली आउटपुट पर वार्षिक रिपोर्ट सीएचपीटी और इस प्राधिकरण को भेजेगा। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित हो वह भी उसे समय-समय पर भेजी जाएगी।
- 14.6. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 8.2 में यथा विनिर्दिष्ट, यह परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण भेजे गए ऐसे कुछेक आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हों। ऐसे अनुरोध के साथ, प्रसंगाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में औचित्य के व्योरे भेजे जाये कि ऐसे आंकड़ों/सूचना के प्रकाशन पर उनके राजस्व / प्रचालन पर क्या सम्भावित प्रभाव पड़ेगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।
- 14.7. (क). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.1 में अनुबद्ध है विभिन्न वस्तुओं के लिए निर्धारित निष्पादन मानक प्रचालक द्वारा प्राप्त करने के लिए न्यूनतम होने चाहिए। इन निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेजों में अंतर्विष्ट किया जाना चाहिए।

(ख). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, परिचालक द्वारा वास्तव में अर्जित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण, सीएचपीटी और इस प्राधिकरण, दोनों द्वारा, तिमाही आधार पर, किया जाएगा। पत्तन, निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में परिचालक की किसी कमी की स्थिति में, पत्तन द्वारा परिचालक के साथ किए गए करार में शामिल शर्तों के अनुसार परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।

14.8. स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 10 में यथा विनिर्दिष्ट, यदि किसी उपयोक्त को इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों को परिचालक द्वारा अर्जित नहीं किए जाने के संबंध में कोई शिकायत हो तो वह इस प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, प्राधिकरण अभ्यावेदन की जांच करेगा और अपने निष्कर्ष सीएचपीटी को भेजेगा। सीएचपीटी करार की संविदा शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्षों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असाधारण/353/17]

**अनुलग्नक-1**

**दिशानिर्देशों के अनुसार उत्पादकता प्रतिमानों की तुलना में पिछले 3 वर्षों में सीएचपीटी द्वारा औसत उत्पादकता, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तुत, सीएचपीटी द्वारा अपने दिसंबर, 2016 के प्रस्ताव में आरंभिक उत्पादकता मानदंड, अप्रैल 2017 में सीएचपीटी द्वारा समीक्षाकृत उत्पादकता मानदंड और प्राधिकरण द्वारा सुविचारित उत्पादकता मानदंड का तुलनात्मक विवरण।**

क्र.सं.	वस्तु	दिशानिर्देशों के अनुसार				पिछले 3 वर्षों में प्राप्त औसत उत्पादकता (व्युत्पन्न) (एमटी में)	दिसंबर 2016 में सीएचपीटी प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड		अप्रैल 2017 में सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित समीक्षाकृत उत्पादकता मानदंड		प्राधिकरण द्वारा यथासुविचारित उत्पादकता मानदंड	
							जहाजी क्रेन प्रयोग करते हुए।	एचएमसी का प्रयोग करते हुए	जहाजी क्रेन प्रयोग करते हुए।	एचएमसी का प्रयोग करते हुए	जहाजी क्रेन प्रयोग करते हुए।	एचएमसी का प्रयोग करते हुए
		दिशानिर्देशों के अनुसार गुप संख्या (अनुलग्नक-1 / II)	प्रति हुक प्रति पाली मानदंड (एमटी में)	प्रति पाली हुकों की संख्या	प्रति पाली मानदंड (एम.टी. में)		प्रति पाली मानदंड (एम.टी. में)	प्रति पाली मानदंड (एम.टी. में)	प्रति पाली मानदंड (एम.टी. में)	प्रति पाली मानदंड (एम.टी. में)	प्रति पाली मानदंड (एम.टी. में)	प्रति पाली मानदंड (एम.टी. में)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)= 4 x 5	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)



1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप	4	280	2.5	700	800	850	560	800
2	इस्पात सीआर कॉयल	3	1360	2.5	3400	1500	1700	1700	1700
3	इस्पात प्लेट	4	280	2.5	700	1100	1400	1000	1100
4	इस्पात लट्टा	4	280	2.5	700	700	850	850	850
5	एचआर कॉयल	3	1360	2.5	3400	2000	2300	2125	2125
6	उत्खनक	10	दिया नहीं	-	-	800	450	250	800
7	परियोजना कार्गो (टिप्पणी 2)	10	दिया नहीं	-	-	400	450	250	400
8	लट्टे (टिप्पणी 4)	6	480	2.5	1200	800	700	700	800
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>								
9	इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	4	280	2.5	700	1300	1000	1000	1300
10	इस्पात सीआर कॉयल	3	1360	2.5	3400	1400	1200	1200	1400
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	7	500	2	1000	900	1000	1000	1000
12	एचआर कॉयल	3	1360	2.5	3400	2800	2300	2000	2800
13	बैरीटस-जे.बैग	2	560	2.5	1400	1400	1200	1200	1400
14	परियोजना कार्गो (टिप्पणी 3)	10	दिया नहीं	-	-	300	250	100	300

टिप्पणी 1: निर्यात के अंतर्गत खाद्यान्न में मक्का कच्ची खांड आदि शामिल है।

टिप्पणी 2: आयात के अंतर्गत परियोजना कार्गो में मशीनें शामिल हैं।

टिप्पणी 3: निर्यात के अंतर्गत परियोजना कार्गो में मशीनें पवनचक्की और उत्खनक शामिल हैं।

अनुलग्नक -II (क)

## स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत का आकलन - शुष्क बल्क कार्गो

राशि रु. में

क्र.सं.	वस्तु	सीएचपीटी लागत आकलन के अनुसार																
		शिप क्रेन का प्रयोग करते हुए									एचएमसी का प्रयोग करते हुए							
		प्रति पाली मानदंड (एमटी में)	प्रति पाली फलकों/हुकों की संख्या	डाजर 5 टन/पोकलेन/ पे लोडर		उत्खनक		श्रैब		कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली	प्रति पाली मानदंड (एमटी में)	एचएमसी		डाजर 5 टन/पोकलेन/ पे लोडर		उत्खनक		कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली
				प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किया प्रभार	प्रति पाली संख्या	किराया प्रभार प्रति एम.टी.			प्रति पाली संख्या	किराया प्रभार प्रति एम.टी.	प्रति पाली संख्या (प्रति एचएमसी 2)	प्रति यूनिट प्रति पाली किया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किया प्रभार	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)= (5x6) + (7x8) + (3x10)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)=(12x14)+(1 5x16)+(17x18)
क	आयात																	
1	अमोनियम सल्फेट	1500	3	3	11000	0	18000	3	30	78000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
2	सुरेट ऑफ पोटाश	2000	3	3	11000	0	18000	3	30	93000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
3	रॉक फास्फेट	2000	3	3	11000	0	18000	3	30	93000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
4	सल्फर	1200	3	4	18000	0	18000	3	30	108000	8333	2	48	4	18000	0	18000	471984
5	यूरिया	1200	3	2	9500	0	18000	3	30	55000	8333	2	48	4	9500	0	18000	437984
6	सिलिका बालु	1400	3	3	11000	0	18000	3	30	75000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
7	डोलोमाइट	4200	3	3	11000	0	18000	3	30	159000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
8	चुना पत्थर	3400	3	3	11000	0	18000	3	30	135000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	4	0	11000	4	18000	4	30	171000	8333	2	48	0	11000	4	18000	471984
10	जिप्सम	3000	3	3	11000	0	18000	3	30	123000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
11	खाद्यान्न	1400	3	3	11000	0	18000	3	30	75000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
12	कतरन कबाड़	1350	3	3	18000	3	18000	3	40	162000	8333	2	48	4	18000	4	18000	543984
13	भारी गलनांक कबाड़	525	3	2	9500	3	18000	3	40	94000	8333	2	48	2	9500	4	18000	490984
ख	निर्यात																	
14	खाद्यान्न (टिप्पणी 1)	700	3	3	11000	0	18000	3	30	54000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984

15	बैरीट्स	3400	3	3	18000	0	18000	3	30	156000	8333	2	48	4	18000	0	18000	471984
16	बटिया पत्थर	2400	3	3	11000	0	18000	3	30	105000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
17	मिल स्केल	3500	3	3	18000	0	18000	3	30	159000	8333	2	48	4	18000	0	18000	471984
18	सीमेंट खंगर	3700	3	3	18000	0	18000	3	30	165000	8333	2	48	4	18000	0	18000	471984
19	फेरो स्लैग	3500	3	3	18000	0	18000	3	30	159000	8333	2	48	4	18000	0	18000	471984

प्राधिकरण आकलन के अनुसार																
शिप केन का प्रयोग करते हुए									एचएमसी का प्रयोग करते हुए							
प्रति पाली मानवर्द्ध (एमटी में)	प्रति पाली फलकों/टुकड़ों की संख्या	डाजर 5 टन/पोकलेन/ पे लोडर		उत्खनक		श्रैब		कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली	प्रति पाली मानवर्द्ध (एमटी में)	एचएमसी		डाजर 5 टन/पोकलेन/ पे लोडर		उत्खनक		कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली
		प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किया प्रभार	प्रति पाली संख्या	किराया प्रभार प्रति एम.टी.			प्रति पाली संख्या	किराया प्रभार प्रति एम.टी.	प्रति पाली संख्या (प्रति एचएमसी 2)	प्रति यूनिट प्रति पाली किया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किया प्रभार	
(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)	(27)	(28)=(22x23)+(24x25)+(20x27)	(29)	(30)	(31)	(32)	(33)	(34)	(35)	(36)=(29x31)+(32x33)+(34x35)
1800	3	3	10000	0	17000	3	30	84000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
2000	3	3	10000	0	17000	3	30	90000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
2000	3	3	10000	0	17000	3	30	90000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
1900	3	4	14000	0	17000	3	30	113000	8333	2	48.48	4	14000	0	17000	459983.84
1300	3	2	8500	0	17000	3	30	56000	8333	2	48.48	4	8500	0	17000	437983.84
1900	3	3	10000	0	17000	3	30	87000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
4800	3	3	10000	0	17000	3	30	174000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
4200	3	3	10000	0	17000	3	30	156000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
3300	4	0	10000	4	17000	4	30	167000	8333	2	48.48	0	10000	4	17000	471983.84
3000	3	3	10000	0	17000	3	30	120000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84



1400	3	3	10000	0	17000	3	30	72000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
2400	3	3	14000	3	17000	3	40	189000	8333	2	48.48	4	14000	4	17000	527983.84
525	3	2	8500	3	17000	3	40	89000	8333	2	48.48	2	8500	4	17000	488983.84
700	3	3	10000	0	17000	3	30	51000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
3400	3	3	14000	0	17000	3	30	144000	8333	2	48.48	4	14000	0	17000	459983.84
2400	3	3	10000	0	17000	3	30	102000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
4600	3	3	14000	0	17000	3	30	180000	8333	2	48.48	4	14000	0	17000	459983.84
3700	3	3	14000	0	17000	3	30	153000	8333	2	48.48	4	14000	0	17000	459983.84
4800	3	3	14000	0	17000	3	30	186000	8333	2	48.48	4	14000	0	17000	459983.84

टिप्पणी: क्रम संख्या 13 के बारे में: भारी गलनांक कबाड़ के संदर्भ में टिप्पणी जाहजी क्रेन का प्रयोग करते हुए प्रहस्तन के लिए पेलोडरों की संख्या 2 तक बढ़ा दी गई है।

## अनुलग्नक - II (ख)

### स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत का आकलन - ब्रेक बल्क कार्गो

राशि रु. में

क्र.सं.	वस्तु	प्रति पाली फलों की संख्या	उपस्कर ब्यौरा व क्षमता	संख्या प्रति पाली	सीएचपीटी आकलनों के अनुसार		प्राधिकरण के अनुसार	
					किराया प्रभार प्रति यूनिट प्रति पाली (रु. में)	कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली (रु. में)	किराया प्रभार प्रति यूनिट प्रति पाली (रु. में) (')	कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली (रु. में) (')
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)=6x7	(9)	(10)=6x9
क	आयात							
1	इस्पात छड़े/स्ट्रूब/पाइप	2.5	डीएफएलटी 30 टन	2	5500	11000	5000	10000
2	इस्पात सीआर कॉयल	2.5	डीएफएलटी 30 टन	2	33000	66000	32000	64000

3	इस्पात प्लेट	2.5	डीएफएलटी 30 टन	2	33000	66000	32000	64000
4	इस्पात लट्टा	2.5	डीएफएलटी 5 टन	2	5500	11000	5000	10000
5	एचआर काँयल	2.5	डीएफएलटी 30 टन	3	33000	99000	32000	96000
6	उत्खनक	1	कोई उपस्कर नहीं	-	-	-	-	-
7	परियोजना कार्गो	1	स्प्रेडर	1	10000	10000	10000	10000
8	लट्टे	2.5	लॉग ग्रेबर 10 टन	2	15400	30800	15000	30000
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>							
9	इस्पात बार/छड़े/रूब/पाइप	2.5	डीएफएलटी 10 टन	3	10500	31500	10000	30000
10	इस्पात सीआर काँयल	2.5	डीएफएलटी 30 टन	2	33000	66000	32000	64000
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	2	डीएफएलटी 30 टन	1	33000	33000	32000	32000
12	एचआर काँयल	2.5	डीएफएलटी 30 टन	3	33000	99000	32000	96000
13	बैरीटस-जे.बैग	2.5	डीएफएलटी 30 टन	2	33000	66000	32000	64000
14	परियोजना कार्गो	1	स्प्रेडर	1	10000	10000	10000	10000

अनुलग्नक - II (ग)

## स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए श्रम लागत का आकलन – शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तु	प्रस्तावित मादनंड प्रति पाली (एमटी में)	प्रति पाली हुकों की संख्या (मानदंडों के अनुसार)	कर्मचारियों की श्रेणी और संख्या प्रति पाली				प्रति कर्मचारी प्रति पाली श्रम लागत (रु.में)				जहाजी क्रेन का प्रयोग करते हुए कुल श्रम प्रभार प्रति पाली (रु. में)	कुल श्रम प्रभार प्रति पाली मजदूरी संशोधन प्रभार के लिए 15% वृद्धि के साथ।	एचएमसी का प्रयोग करते हुए कुल श्रम प्रभार प्रति पाली (रु. में)	कुल श्रम प्रभार प्रति पाली एचएमसी मजदूरी संशोधन प्रभार के लिए 15% वृद्धि के साथ।
				शिप क्रेन			एचएमसी	मजदूरी और लेवी		उजरती दर प्रोत्साहन					
				सिग्नल मैन (1 प्रति हुए)	बिंच चालक (1 प्रति एचएमसी)	कुल	सिग्नल मैन (1 प्रति एचएमसी)	सिंगल मैन	बिंच चालक	शिप क्रेन	एचएम सी				
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)=5+6	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)=(5x9)+(6x10)+(7x11)	(14)=13+15%	(15)=(8x9)+(8x12)	(16)=15+15%

सीएचपीटी आकलनों के अनुसार															
क	आयात														
1	अमोनियम सल्फेट	1500	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874	34355	8792	10111
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874	34355	8792	10111
3	रॉक फास्फेट	2000	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874	34355	8792	10111
4	सल्फर	1200	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874	34355	8792	10111
5	यूरिया	1200	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874	34355	8792	10111
6	सिलिका बालु	1400	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111
7	डोलोमाइट	4200	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111
8	चुना पत्थर	3400	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	4	4	4	8	2	4380	4740	262	16	38576	44362	8792	10111
10	जिप्सम	3000	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111
11	खाद्यान्न	1400	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874	34355	8792	10111
12	कतरन कबाड़	1350	3	3	3	6	2	4380	4740	307	16	29202	33582	8792	10111
13	भारी गलनांक कबाड़	525	3	3	3	6	2	4380	4740	307	16	29202	33582	8792	10111
ख	निर्यात														
14	खाद्यान्न (टिप्पणी 1)	700	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874	34355	8792	10111
15	बैरीट्स	3400	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111
16	बटिया पत्थर	2400	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111

[illegible]

14	खाद्यान्न (टिप्पणी 1)	700	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874		8792	
15	बैरीटस	3400	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
16	बटिया पत्थर	2400	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
17	मिल स्केल	4600	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
18	सीमेंट खंगर	3700	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
19	फेरो स्लैग	4800	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	

## अनुलग्नक - II (घ)

## स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए श्रम लागत का आकलन – ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	वस्तु	प्रति पाली प्रस्तावित मानदंड (एमटी में)	प्रति पाली हुकों की संख्या	कर्मचारियों की श्रेणी और संख्या प्रति पाली						प्रति कर्मचारी प्रति पाली श्रम लागत (रु.में)					जहाजी क्रेन का प्रयोग करते हुए कुल श्रम प्रभार प्रति पाली (रु. में)	कुल श्रम प्रभार प्रति पाली मजदूरी संशोधन प्रभार के लिए 15% वृद्धि के साथ।
				टिंडल। (1 प्रति पोत।)	सिग्नल मैन (1 प्रति हुए)	विंच चालक (1 प्रति हेच)	मजदूर		कुल	मजदूरी व लेवी				पीस दर प्रोत्साहन		
					सिग्नल मैन (1 प्रति हुक)	विंच चालक (1 प्रति हेच)	प्रति हुक	प्रति पाली		टिंडल	सिग्नल मैन	विंच चालक	मजदूर			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)= 5+6+7 +9	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)=(5x11)+(6x12)+ (7x13)+(9x14)+(10x15)	(17)= 16+15 %
सीएचपीटी आकलनों के अनुसार																
क	आयात															
1	इस्पात छड़े/रूब/ पाइप	560	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
2	इस्पात सीआर काँयल	1700	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
3	इस्पात प्लेट	1000	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477

4	इस्पात लट्टा	850	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
5	एचआर काँयल	2125	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
6	उत्खनक	250	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	104285
7	परियोजना कार्गो	250	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	104285
8	लट्टे	700	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	2947	96691	111195
<b>ख</b>	<b>निर्वात</b>															
9	इस्पात छड़े/बार/ट्यूब/पाइप	1000	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
10	इस्पात सीआर काँयल	1200	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	272	61916	71203
12	एचआर काँयल	2000	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
13	बैरीटस- जे. बैंग	1200	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	868	101152	116325
14	परियोजना कार्गो	100	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	104285

**प्राधिकरण के आकलनों के अनुसार**

<b>क</b>	<b>आयात</b>															
1	इस्पात छड़े/ट्यूब/ पाइप	800	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
2	इस्पात सीआर काँयल	1700	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
3	इस्पात प्लेट	1100	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
4	इस्पात लट्टा	850	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
5	एचआर काँयल	2125	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
6	उत्खनक	800	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	
7	परियोजना कार्गो	400	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	

8	लट्टे	800	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	307	62371	
ख	निर्यात															
9	इस्पात बार/छड़ें/ ठ्यूब/पाइप	1300	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
10	इस्पात सीआर कॉयल	1400	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	272	61916	
12	एचआर कॉयल	2800	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	0	58380	
13	वैरीटस- जे.बेग	1400	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	868	101152	
14	परियोजना कार्गो	300	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	

**अनुलग्नक - III (क)**

## स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण-शुष्क बल्क कार्गो

(राशि रु. में) ₹

[illegible]

1	अमोनियम सल्फेट	1500	78000	34355	112355	22471	22471	157297	31459	188756	127	76
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	93000	34355	127355	25471	25471	178297	35659	213956	108	65
3	रॉक फास्फेट	2000	93000	34355	127355	25471	25471	178297	35659	213956	108	65
4	सल्फर	1200	108000	34355	142355	28471	28471	199297	39859	239156	202	121
5	यूरिया	1200	55000	34355	89355	17871	17871	125097	25019	150116	127	76
6	सिलिका बालु	1400	75000	33272	108272	21654	21654	151580	30316	181896	132	79
7	डोलोमाइट	4200	159000	33272	192272	38454	38454	269180	53836	323016	78	47
8	चुना पत्थर	3400	135000	33272	168272	33654	33654	235580	47116	282696	84	50
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	171000	44362	215362	43072	43072	301506	60301	361807	111	67
10	जिप्सम	3000	123000	33272	156272	31254	31254	218780	43756	262536	89	53
11	खाद्यान्न	1400	75000	34355	109355	21871	21871	153097	30619	183716	133	80
12	कतरन कबाड़	1350	162000	33582	195582	39116	39116	273814	54763	328577	246	148
13	भारी गलनांक कबाड़	525	94000	33582	127582	25516	25516	178614	35723	214337	413	248
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>											
14	खाद्यान्न (टिप्पणी 1)	700	54000	34355	88355	17671	17671	123697	24739	148436	215	129
15	बैरीटस	3400	156000	33272	189272	37854	37854	264980	52996	317976	95	57
16	बटिया पत्थर	2400	105000	33272	138272	27654	27654	193580	38716	232296	98	59
17	मिल स्केल	3500	159000	33272	192272	38454	38454	269180	53836	323016	93	56
18	सीमेंट खंगर	3700	165000	33272	198272	39654	39654	277580	55516	333096	91	55
19	फेरो स्लैग	3500	159000	33272	192272	38454	38454	269180	53836	323016	93	56
<b>II</b>	<b>एचएमसी का प्रयोग करते हुए</b>											
<b>क</b>	<b>आयात</b>											
1	अमोनियम सल्फेट	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	93	56
2	मुरेट ऑफ पोटाश	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	93	56
3	रॉक फास्फेट	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	93	56
4	सल्फर	8333	459984	10111	470095	94019	94019	658132.84	131627	789759.8	96	58



5	यूरिया	8333	437984	10111	448095	89619	89619	627332.84	125467	752799.8	91	55
6	सिलिका बालु	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	93	56
7	डोलोमाइट	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	93	56
8	चुना पत्थर	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	93	56
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	8333	471984	10111	482095	96419	96419	674932.84	134987	809919.8	98	59
10	जिप्सम	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	93	56
11	खाद्यान्न	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	93	56
12	कतरन कबाड़	8333	527984	10111	538095	107619	107619	753332.84	150667	903999.8	110	66
13	भारी गलनांक कबाड़	8333	488984	10111	499095	99819	99819	698732.84	139747	838479.8	102	61
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>											
14	खाद्यान्न (टिप्पणी 1)	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	93	56
15	बैरीटस	8333	459984	10111	470095	94019	94019	658132.84	131627	789759.8	96	58
16	ब्रिटिया पत्थर	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	93	56
17	मिल स्केल	8333	459984	10111	470095	94019	94019	658132.84	131627	789759.8	96	58
18	सीमेंट खंगर	8333	459984	10111	470095	94019	94019	658132.84	131627	789759.8	96	58
19	फेरो स्लैग	8333	459984	10111	470095	94019	94019	658132.84	131627	789759.8	96	58
<b>प्राधिकरण आकलनों के अनुसार</b>												
<b>क</b>	<b>आयात</b>											
1	अमोनियम सल्फेट	1800	84000	29874	113874	22775	22775	159424	31885	191309	108	65
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	90000	29874	119874	23975	23975	167824	33565	201389	102	61
3	रॉक फास्फेट	2000	90000	29874	119874	23975	23975	167824	33565	201389	102	61
4	सल्फर	1900	113000	29874	142874	28575	28575	200024	40005	240029	128	77
5	यूरिया	1300	56000	29874	85874	17175	17175	120224	24045	144269	112	67
6	सिलिका बालु	1900	87000	28932	115932	23186	23186	162304	32461	194765	104	62
7	डोलोमाइट	4800	174000	28932	202932	40586	40586	284104	56821	340925	72	43

8	चुना पत्थर	4200	156000	28932	184932	36986	36986	258904	51781	310685	75	45
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	167000	38576	205576	41115	41115	287806	57561	345367	106	64
10	जिप्सम	3000	120000	28932	148932	29786	29786	208504	41701	250205	84	50
11	खाद्यान्न	1400	72000	29874	101874	20375	20375	142624	28525	171149	124	74
12	कतरन कबाड़	2400	189000	29202	218202	43640	43640	305482	61096	366578	155	93
13	भारी गलनांक कबाड़	525	89000	29202	118202	23640	23640	165482	33096	198578	383	230
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>											
14	खाद्यान्न (टिप्पणी 1)	700	51000	29874	80874	16175	16175	113224	22645	135869	196	118
15	बैरीट्स	3400	144000	28932	172932	34586	34586	242104	48421	290525	86	52
16	बटिया पत्थर	2400	102000	28932	130932	26186	26186	183304	36661	219965	93	56
17	मिल स्केल	4600	180000	28932	208932	41786	41786	292504	58501	351005	77	46
18	सीमेंट खंगर	3700	153000	28932	181932	36386	36386	254704	50941	305645	84	50
19	फेरो स्लैग	4800	186000	28932	214932	42986	42986	300904	60181	361085	76	46
<b>II</b>	<b>एचएमसी का प्रयोग करते हुए</b>											
<b>क</b>	<b>आयात</b>											
1	अमोनियम सल्फेट	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
2	मुरेट ऑफ पोटाश	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
3	रॉक फास्फेट	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
4	सल्फर	8333	459984	8792	468776	93755	93755	656285.84	131257	787542.8	96	58
5	यूरिया	8333	437984	8792	446776	89355	89355	625485.84	125097	750582.8	91	55
6	सिलिका बालु	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
7	डोलोमाइट	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
8	चुना पत्थर	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	8333	471984	8792	480776	96155	96155	673085.84	134617	807702.8	98	59
10	जिप्सम	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
11	खाद्यान्न	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55

12	कतरन कबाड़	8333	527984	8792	536776	107355	107355	751485.84	150297	901782.8	110	66
13	भारी गलनांक कबाड़	8333	488984	8792	497776	99555	99555	696885.84	139377	836262.8	102	61
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>											
14	खाद्यान्न (टिप्पणी 1)	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
15	बैरीटस	8333	459984	8792	468776	93755	93755	656285.84	131257	787542.8	96	58
16	बटिया पत्थर	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
17	मिल स्केल	8333	459984	8792	468776	93755	93755	656285.84	131257	787542.8	96	58
18	सीमेंट खंगर	8333	459984	8792	468776	93755	93755	656285.84	131257	787542.8	96	58
19	फेरो स्लैग	8333	459984	8792	468776	93755	93755	656285.84	131257	787542.8	96	58

अनुलग्नक - III (ख)

## स्टीवडोरिंग परिचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत का आकलन – ब्रेक बल्क कार्गो

(राशि रु. में) ₹

क्र.सं.	वस्तु	प्रतिपाली मानदंड (एमटी में)	उपस्कर किराया लागत प्रति पाली	श्रम लागत मानदंड (एमटी में)	कुल उपस्कर किराया + श्रम लागत	परिचालन उपरिव्यर उपस्कर और श्रम लागत का @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यर उपस्कर और श्रम लागत का @ 20%	कुल परिचालन लागत	कुल लागत पर @ 20% मार्जिन	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)=4+5	(7) = 20% on 6	(8)= 20% on 6	(9)=6+7+8	(10)= 20% on 9	(11)=9+10		
	<b>सीएचपीटी के आकलनों के अनुसार</b>											
<b>क</b>	<b>आयात</b>											
1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप	560	11000	74477	85477	17095	17095	119667	23933	143600	261	157
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700	66000	74477	140477	28095	28095	196667	39333	236000	141	85
3	इस्पात प्लेट	1000	66000	74477	140477	28095	28095	196667	39333	236000	240	144
4	इस्पात लट्टा	850	11000	74477	85477	17095	17095	119667	23933	143600	172	103
5	एचआर कॉयल	2125	99000	74477	173477	34695	34695	242867	48573	291440	139	83
6	उत्खनक	250	-	104285	104285	20857	20857	145999	29200	175199	712	427

7	परियोजना कार्गो	250	10000	104285	114285	22857	22857	159999	32000	191999	<b>780</b>	<b>468</b>
8	लट्टे	700	30800	111195	141995	28399	28399	198793	39759	238552	<b>346</b>	<b>208</b>
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>											
9	इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	1000	31500	74477	105977	21195	21195	148367	29673	178040	<b>180</b>	<b>108</b>
10	इस्पात सीआर कॉयल	1200	66000	74477	140477	28095	28095	196667	39333	236000	<b>199</b>	<b>119</b>
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000	33000	71203	104203	20841	20841	145885	29177	175062	<b>177</b>	<b>106</b>
12	एचआर कॉयल	2000	99000	74477	173477	34695	34695	242867	48573	291440	<b>147</b>	<b>88</b>
13	बैरीटस-जे. बैग	1200	66000	116325	182325	36465	36465	255255	51051	306306	<b>258</b>	<b>155</b>
14	परियोजना कार्गो	100	10000	104285	114285	22857	22857	159999	32000	191999	<b>1943</b>	<b>1166</b>
	<b>प्राधिकरण के अनुसार</b>											
<b>क</b>	<b>आयात</b>											
1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप	800	10000	64763	74763	14953	14953	104669	20934	125603	<b>160</b>	<b>96</b>
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700	64000	64763	128763	25753	25753	180269	36054	216323	<b>129</b>	<b>77</b>
3	इस्पात प्लेट	1100	64000	64763	128763	25753	25753	180269	36054	216323	<b>200</b>	<b>120</b>
4	इस्पात लट्टा	850	10000	64763	74763	14953	14953	104669	20934	125603	<b>150</b>	<b>90</b>
5	एचआर कॉयल	2125	96000	64763	160763	32153	32153	225069	45014	270083	<b>129</b>	<b>77</b>
6	उत्खनक	800	0	90683	90683	18137	18137	126957	25391	152348	<b>194</b>	<b>116</b>
7	परियोजना कार्गो	400	10000	90683	100683	20137	20137	140957	28191	169148	<b>430</b>	<b>258</b>
8	लट्टे	800	30000	62371	92371	18474	18474	129319	25864	155183	<b>197</b>	<b>118</b>
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>											
9	इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	1300	30000	64763	94763	18953	18953	132669	26534	159203	<b>124</b>	<b>74</b>
10	इस्पात सीआर कॉयल	1400	64000	64763	128763	25753	25753	180269	36054	216323	<b>156</b>	<b>94</b>
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000	32000	61916	93916	18783	18783	131482	26296	157778	<b>160</b>	<b>96</b>
12	एचआर कॉयल	2800	96000	58380	154380	30876	30876	216132	43226	259358	<b>94</b>	<b>56</b>
13	बैरीटस-जे. बैग	1400	64000	101152	165152	33030	33030	231212	46242	277454	<b>201</b>	<b>121</b>
14	परियोजना कार्गो	300	10000	90683	100683	20137	20137	140957	28191	169148	<b>571</b>	<b>343</b>

## अनुलग्नक - IV

तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए सीएचपीटी द्वारा तैनात किये जाने के लिए प्रस्तावित उपस्करों की तुलना में सीएचपीटी द्वारा अपनायी गई विधि के लिए स्वीटडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति

वस्तु/ वस्तु वर्ग	विधि	दिशानिर्देशों के अनुसार	पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित जहाजी क्रेनों के साथ
<b>क. शुष्क बल्क कार्गो</b>			
अमोनियम सल्फेट, एमओपी	2	20 नग – 15 टी ट्रक 02 नग – 10 टी पेलोडर	<b>15 नग – 15 टी ट्रक</b> 02 नग – 10 टी पेलोडर
	4	03 नग – 10 टी पेलोडर	03 नग – 10 टी पेलोडर
	5	20 नग – 15 टी ट्रक 05 नग – 10 टी पेलोडर	<b>15 नग – 15 टी ट्रक</b> 05 नग – 10 टी पेलोडर
रॉक फास्फेट	2	20 नग – 15 टी ट्रक 02 नग – 10 टी पेलोडर	<b>15 नग – 15 टी ट्रक</b> 02 नग – 10 टी पेलोडर
	4	03 नग – 10 टी पेलोडर	03 नग – 10 टी पेलोडर
	5	20 नग – 15 टी ट्रक 05 नग – 10 टी पेलोडर	<b>15 नग – 15 टी ट्रक</b> 05 नग – 10 टी पेलोडर
सल्फर	2	20 नग – 15 टी ट्रक 02 नग – 10 टी पेलोडर	<b>18 नग – 15 टी ट्रक</b> 02 नग – 10 टी पेलोडर
	4	03 नग – 10 टी पेलोडर	03 नग – 10 टी पेलोडर
	5	20 नग – 15 टी ट्रक 05 नग – 10 टी पेलोडर	<b>18 नग – 15 टी ट्रक</b> 05 नग – 10 टी पेलोडर
यूरिया	2	20 नग – 15 टी ट्रक 02 नग – 10 टी पेलोडर	<b>10 नग – 15 टी ट्रक</b> 02 नग – 10 टी पेलोडर
	4	03 नग – 10 टी पेलोडर	<b>02 नग – 10 टी पेलोडर</b>
	5	20 नग – 15 टी ट्रक 05 नग – 10 टी पेलोडर	<b>10 नग – 15 टी ट्रक</b> <b>04 नग – 10 टी पेलोडर</b>

सिलिका बालु, डोलोमाइट एवं चूनापत्थर	2	20 नग – 15 टी ट्रक 04 नग – 10टी पेलोडर	<b>18 नग – 15 टी ट्रक</b> 04 नग – 10टी पेलोडर
	4	06 नग – 10टी पेलोडर	06 नग – 10टी पेलोडर
	5	20 नग – 15 टी ट्रक 10 नग – 10टी पेलोडर	<b>18 नग – 15 टी ट्रक</b> 10 नग – 10टी पेलोडर
लौह अयस्क पट्टिकाएं	2	34 नग – 15 टी ट्रक 04 नग – 10टी पेलोडर	<b>25 नग – 15 टी ट्रक</b> 04 नग – 10टी पेलोडर
	4	06 नग – 10टी पेलोडर	06 नग – 10टी पेलोडर
	5	34 Nos. – 15T trucks 10 नग – 10टी पेलोडर	<b>15 नग – 15 टी ट्रक</b> 10 नग – 10टी पेलोडर
जिप्सम	2	25 नग – 15 टी ट्रक 04 नग – 10टी पेलोडर	<b>15 नग – 15 टी ट्रक</b> <b>02 नग – 10टी पेलोडर</b>
	4	06 नग – 10टी पेलोडर	<b>03 नग – 10टी पेलोडर</b>
	5	25 नग – 15 टी ट्रक 10 नग – 10टी पेलोडर	<b>15 नग – 15 टी ट्रक</b> <b>05 नग – 10टी पेलोडर</b>
खाद्यान्न	2	20 नग – 15 टी ट्रक 02 नग – 10टी पेलोडर	<b>15 नग – 15 टी ट्रक</b> 02 नग – 10टी पेलोडर
	4	03 नग – 10टी पेलोडर	03 नग – 10टी पेलोडर
	5	20 नग – 15 टी ट्रक 05 नग – 10टी पेलोडर	<b>15 नग – 15 टी ट्रक</b> 05 नग – 10टी पेलोडर
कतरन कबाड़	2	15 नग – 15 टी ट्रक 02 नग – 10टी पेलोडर 02 नग – खुदाई करने का मशीन	<b>12 नग – 15 टी ट्रक</b> 02 नग – 10टी पेलोडर 02 नग – खुदाई करने का मशीन
	4	15 नग – 15 टी ट्रक 03 नग – 10टी पेलोडर	03 नग – 10टी पेलोडर

		03 नग – खुदाई करने का मशीन	03 नग – खुदाई करने का मशीन
	5	15 नग – 15 टी ट्रक 05 नग – 10टी पेलोडर 05 नग – खुदाई करने का मशीन	<b>12 नग – 15 टी ट्रक</b> 05 नग – 10टी पेलोडर 05 नग – खुदाई करने का मशीन
भारी गलनांक कबाड़	2	15 नग – 15 टी ट्रक 02 नग – 15टी मोबाईल क्रेन	<b>10 नग – 15 टी ट्रक</b> 02 नग – 15टी मोबाईल क्रेन
	4	15 नग – 15 टी ट्रक 03 नग – 15टी मोबाईल क्रेन	03 नग – 15टी मोबाईल क्रेन
	5	15 नग – 15 टी ट्रक 05 नग – 15टी मोबाईल क्रेन	<b>10 नग – 15 टी ट्रक</b> 05 नग – 15टी मोबाईल क्रेन
<b>ख.ब्रेक बल्क कार्गो</b>			
इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप, इस्पात प्लेट एवं इस्पात लट्टा	2	01 टन – 10टी एफएलटी	02 टन – 10टी एफएलटी <b>01 टन – 30 टी एफएलटी</b>
	3	02 नग – 10टी मोबाईल क्रेन 09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर	<b>01 नग – 10टी मोबाईल क्रेन</b> 09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर <b>01 नग – 30टी मोबाईल क्रेन</b>
	4	02 नग – 10टी मोबाईल क्रेन 09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर 01 टन – 10टी एफएलटी	<b>01 नग – 10टी मोबाईल क्रेन</b> 09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर <b>02 टन – 30टी एफएलटी</b> <b>02 टन – 10टी एफएलटी</b>
एचआर कॉयल	2	01 टन – 30टी एफएलटी	03 टन – 30टी एफएलटी
	3	02 नग – 30टी मोबाईल क्रेन 09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर	02 नग – 30टी मोबाईल क्रेन 09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर
	4	09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर 03 टन – 30टी एफएलटी	09 नग – 40टी ट्रैक्टर ट्रेलर <b>05 टन – 30टी एफएलटी</b>

ग्रेनाइट ब्लॉक	2	लागू नहीं	लागू नहीं
	3	02 नग – 30टी मोबाईल क्रेन 12 नग – 40टी ट्रक	<b>03 नग – 30टी मोबाईल क्रेन</b> 12 नग – 40टी ट्रक
	4	लागू नहीं	लागू नहीं
बैरीटस-जे.बैंग	2	लागू नहीं	लागू नहीं
	3	09 नग- 15 टी ट्रक	<b>02 नग – 10टी मोबाईल क्रेन</b> <b>12 नग – 15टी ट्रक</b>
	4	लागू नहीं	लागू नहीं

## अनुलग्नक - V (क)

## तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत का आकलन – ब्रेक बल्क कार्गो

(राशि रु. में) ₹

क्र.सं.	वस्तु	प्रतिपाली प्रस्तावित मानबंड (एमटी में)	विधि 1- कार्यों की ट्रकों पर उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना (दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-IX में विधि-2)								
			पेलोडर 10टी/ डोजर		उत्खनक		मोबाईल क्रेन 15 टी		ट्रक 15टी		कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली
			प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(11) = (4x5)+(6x7)+(8x9)+(10x11)
सीएचपीटी के अनुसार											
I	शिप क्रेन का प्रयोग करते हुए										
क	आयात										
1	अमोनियम सल्फेट	1500	2	9500	0	18000	0	10500	15	4500	86500
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	2	9500	0	18000	0	10500	15	4500	86500
3	रॉक फास्फेट	2000	2	9500	0	18000	0	10500	15	4500	86500
4	सल्फर	1200	2	11000	0	18000	0	10500	18	4500	103000
5	यूरिया	1200	2	9500	0	18000	0	10500	10	4500	64000
6	सिलिका बालु	1400	4	9500	0	18000	0	10500	18	4500	119000
7	डोलोमाइट	4200	4	9500	0	18000	0	10500	18	4500	119000



8	चुना पत्थर	3400	4	9500	0	18000	0	10500	18	4500	119000
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	4	9500	0	18000	0	10500	25	4500	150500
10	जिप्सम	3000	2	9500	0	18000	0	10500	15	4500	86500
11	खाद्यान्न	1400	2	9500	0	18000	0	10500	15	4500	86500
12	कतरन कबाड़	1350	2	9500	2	18000	0	10500	12	4500	109000
13	भारी गलनांक कबाड़	525	0	9500	0	18000	2	5500	10	4500	56000
ख	निर्यात										
14	खाद्यान्न	700	क्रेन ग्रेव का प्रयोग करने हुए ट्रकों से पोतों पर सीधे लदान व्यवहारिक नहीं। अतः निर्यात कार्गो के लिए विधि पर सुविचार नहीं किया गया।								
15	बैरीट्स	3400									
16	बटिया पत्थर	2400									
17	मिल स्केल	3500									
18	सीमेंट खंजर	3700									
19	फेरो स्लैग	3500									
॥	एचएमसी के प्रयोग करते हुए										
क्र.सं.	आयात										
1	अमोनियम सल्फेट	8333	ग्रेव क्षमता ट्रक क्षमता से अधिक है। अतः इस विधि पर एचएमसी के अंतर्गत सुविचार नहीं किया गया।								
2	सुरेट ऑफ पोटाश	8333									
3	रॉक फास्फेट	8333									
4	सल्फर	8333									
5	यूरिया	8333									
6	सिलिका बालु	8333									
7	डोलोमाइट	8333									
8	चुना पत्थर	8333									
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	8333									
10	जिप्सम	8333									
11	खाद्यान्न	8333									
12	कतरन कबाड़	8333									
13	भारी गलनांक कबाड़	8333									
ख	निर्यात										
14	खाद्यान्न	8333	क्रेन ग्रेव का प्रयोग करने हुए ट्रकों से पोतों पर सीधे लदान व्यवहारिक नहीं। अतः निर्यात कार्गो के लिए विधि पर सुविचार नहीं किया गया।								
15	बैरीट्स	8333									
16	बटिया पत्थर	8333									

17	मिल स्केल	8333									
18	सीमेंट खंगर	8333									
19	फेरो स्लैग	8333									
प्राधिकरण आकलन के अनुसार											
क	आयात										
1	अमोनियम सल्फेट	1800	2	8500	0	17000	0	10000	15	4500	84500
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	2	8500	0	17000	0	10000	15	4500	84500
3	रॉक फास्फेट	2000	2	8500	0	17000	0	10000	15	4500	84500
4	सल्फर	1900	2	10000	0	17000	0	10000	18	4500	101000
5	यूरिया	1300	2	8500	0	17000	0	10000	10	4500	62000
6	सिलिका बालु	1900	4	8500	0	17000	0	10000	18	4500	115000
7	डोलोमाइट	4800	4	8500	0	17000	0	10000	18	4500	115000
8	चुना पत्थर	4200	4	8500	0	17000	0	10000	18	4500	115000
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	4	8500	0	17000	0	10000	25	4500	146500
10	जिप्सम	3000	2	8500	0	17000	0	10000	15	4500	84500
11	खाद्यान्न	1400	2	8500	0	17000	0	10000	15	4500	84500
12	कतरन कबाड़	2400	2	8500	2	17000	0	10000	12	4500	105000
13	भारी गलनांक कबाड़	525	0	8500	0	17000	2	5000	10	4500	55000
ख	निर्यात										
14	खाद्यान्न	700	क्रेन ग्रेव का प्रयोग करने हुए ट्रकों से पोतों पर सीधे लदान व्यवहारिक नहीं। अतः निर्यात कार्गो के लिए विधि पर सुविचार नहीं किया गया।								
15	बैरीट्स	3400									
16	बटिया पत्थर	2400									
17	मिल स्केल	4600									
18	सीमेंट खंगर	3700									
19	फेरो स्लैग	4800									
॥	एचएमसी का प्रयोग करते हुए										
क	आयात										
1	अमोनियम सल्फेट	8333	ग्रेव क्षमता ट्रक क्षमता से अधिक है। अतः इस विधि पर एचएमसी के अंतर्गत सुविचार नहीं किया गया।								
2	मुरेट ऑफ पोटाश	8333									
3	रॉक फास्फेट	8333									
4	सल्फर	8333									
5	यूरिया	8333									

6	सिलिका बालु	8333	
7	डोलोमाइट	8333	
8	चुना पत्थर	8333	
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	8333	
10	जिप्सम	8333	
11	खाद्यान्न	8333	
12	कतरन कबाड़	8333	
13	भारी गलनांक कबाड़	8333	
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>		
14	खाद्यान्न	8333	क्रेन ग्रैव का प्रयोग करने हुए ट्रकों से पोतों पर सीधे लदान व्यवहारिक नहीं। अतः निर्यात कार्गो के लिए विधि पर सुविचार नहीं किया गया।
15	बैरीट्स	8333	
16	बटिया पत्थर	8333	
17	मिल स्केल	8333	
18	सीमेंट खंभार	8333	
19	फेरो स्लैग	8333	

**विधि 2- कार्गो को घाट पर उतारना ट्रकों में लादना और भीतर भंडारण बार्ड को ले जाना (दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-IX में विधि-5)**

पेलोडर 10टी/ डोजर		उत्खनक / पोकलेन		मोबाईल क्रेन 15 टी		ट्रक 15टी		कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली
प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	
(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)=(12x13)+(14x15)+(16x17)+(18x19)
5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000
5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000

5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000
5	11000	0	18000	0	10500	18	4500	136000
4	9500	0	18000	0	10500	10	4500	83000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000
10	9500	0	18000	0	10500	25	4500	207500
5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000
5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000
5	9500	5	18000	0	10500	12	4500	191500
0	9500	0	18000	5	5500	10	4500	72500
5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000
5	9500	6	18000	0	10500	25	4500	268000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000
8	11000	2	18000	0	10500	100	4500	574000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000
8	9500	5	18000	0	10500	100	4500	616000
0	9500	0	18000	6	5500	100	4500	483000

6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000
6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000
6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000
6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000
6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000
6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000
5	10000	0	17000	0	10000	18	4500	131000
4	8500	0	17000	0	10000	10	4500	79000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000
10	8500	0	17000	0	10000	25	4500	197500
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000
5	8500	5	17000	0	10000	12	4500	181500
0	8500	0	17000	5	5000	10	4500	70000
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000
5	8500	6	17000	0	10000	25	4500	257000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000

8	10000	2	17000	0	10000	100	4500	564000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000
8	8500	5	17000	0	10000	100	4500	603000
0	8500	0	17000	6	5000	100	4500	480000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000

**विधि 3- कार्गो को घाट पर उतारना ट्रकों में लादना और परेबिली के परिसर को ले जाना (दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-IX में विधि-4)**

पेलोडर 10टी/ डोजर		उत्खनन		मोबाईल क्रेन 15टी		कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली
प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	
(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)	(27)=(21x22)+(23x24)+(25x26)
3	9500	0	18000	0	10500	28500

3	9500	0	18000	0	10500	28500
3	9500	0	18000	0	10500	28500
3	11000	0	18000	0	10500	33000
2	9500	0	18000	0	10500	19000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
3	9500	0	18000	0	10500	28500
3	9500	0	18000	0	10500	28500
3	9500	3	18000	0	10500	82500
0	9500	0	18000	3	5500	16500
3	9500	0	18000	0	10500	28500
3	9500	3	18000	0	10500	82500
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	11000	0	18000	0	10500	66000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	0	18000	0	10500	57000
6	9500	3	18000	0	10500	111000
0	9500	0	18000	4	5500	22000

4	9500	0	18000	0	10500	38000
4	9500	0	18000	0	10500	38000
4	9500	0	18000	0	10500	38000
4	9500	0	18000	0	10500	38000
4	9500	0	18000	0	10500	38000
4	9500	0	18000	0	10500	38000
3	8500	0	17000	0	10000	25500
3	8500	0	17000	0	10000	25500
3	8500	0	17000	0	10000	25500
3	10000	0	17000	0	10000	30000
2	8500	0	17000	0	10000	17000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
3	8500	0	17000	0	10000	25500
3	8500	0	17000	0	10000	25500
3	8500	3	17000	0	10000	76500
0	8500	0	17000	3	5000	15000
3	8500	0	17000	0	10000	25500
3	8500	3	17000	0	10000	76500
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000



6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	10000	0	17000	0	10000	60000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	0	17000	0	10000	51000
6	8500	3	17000	0	10000	102000
0	8500	0	17000	4	5000	20000
4	8500	0	17000	0	10000	34000
4	8500	0	17000	0	10000	34000
4	8500	0	17000	0	10000	34000
4	8500	0	17000	0	10000	34000
4	8500	0	17000	0	10000	34000
4	8500	0	17000	0	10000	34000

## अनुलग्नक - V (ख)

## तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए उपस्कर किराया लागत का आकलन – ब्रेक बल्क कार्गो

(राशि रु. में) ₹

क्र.सं.	वस्तु	प्रतिपाली प्रस्तावित मानदंड (एचटी में)	विधि 1- कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना (दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-X में विधि-3)								
			मोबाईल केन 10 टी		मोबाईल केन 30 टी		ट्रक 15टी		ट्रक 40टी		कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली
			प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(11)=(4x5)+(6x7)+(8x9)+(3x11)
सीएचपीटी आकलनों के अनुसार											
क	आयात										
1	इस्पात छड़े/स्ट्रूब/पाइप	560	1	5500	1	31000	0	4500	9	40	58900
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700	0	5500	2	31000	0	4500	9	40	130000

3	इस्पात प्लेट	1000	1	5500	1	31000	0	4500	9	40	76500
4	इस्पात लट्टा	850	1	5500	1	31000	0	4500	9	40	70500
5	एचआर कॉयल	2125	0	5500	3	31000	0	4500	9	40	178000
6	उत्खनक	250	1	5000	0	31000	0	4500	9	40	15000
7	परियोजना कार्गो	250	1	10000	1	31000	0	4500	9	40	51000
8	लट्टे	700	लागू नहीं								0
<b>ख</b>	<b>निर्वात</b>										
9	इस्पात बार/छड़े/स्क्रू/पाइप	1000	1	5500	1	31000	0	4500	9	40	76500
10	इस्पात सीआर कॉयल	1200	0	5500	2	31000	0	4500	9	40	110000
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000	0	5500	3	31000	0	4500	12	55	148000
12	एचआर कॉयल	2000	0	5500	3	31000	0	4500	9	40	173000
13	बैरीटस-जे. बैग	1200	2	5500	0	31000	12	4500	0	40	65000
14	परियोजना कार्गो	100	1	10000	1	31000	0	4500	9	40	45000
<b>प्राधिकरण के आशोधन के अनुसार</b>											
<b>क</b>	<b>आयात</b>										
1	इस्पात छड़े/स्क्रू/पाइप	800	1	5000	1	30000	0	4500	9	40	67000
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700	0	5000	2	30000	0	4500	9	40	128000
3	इस्पात प्लेट	1100	1	5000	1	30000	0	4500	9	40	79000
4	इस्पात लट्टा	850	1	5000	1	30000	0	4500	9	40	69000
5	एचआर कॉयल	2125	0	5000	3	30000	0	4500	9	40	175000
6	उत्खनक	800	1	5000	0	30000	0	4500	9	40	37000
7	परियोजना कार्गो	400	1	10000	1	30000	0	4500	9	40	56000
8	लट्टे	800	लागू नहीं								0
<b>ख</b>	<b>निर्वात</b>										
9	इस्पात बार/छड़े/स्क्रू/पाइप	1300	1	5000	1	30000	0	4500	9	40	87000
10	इस्पात सीआर कॉयल	1400	0	5000	2	30000	0	4500	9	40	116000
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000	0	5000	3	30000	0	4500	12	55	145000
12	एचआर कॉयल	2800	0	5000	3	30000	0	4500	9	40	202000
13	बैरीटस-जे. बैग	1400	2	5000	0	30000	12	4500	0	40	64000
14	परियोजना कार्गो	300	1	10000	1	30000	0	4500	9	40	52000

## विधि 2- कार्गो को घाट पर उतारना ट्रकों में लादना और भीतर भंडारण बार्ड को ले जाना (दिशानिर्देशों के अनुलग्नक-X में विधि-4)

मोबाईल केन 10 टी		लॉग ग्रेबर 10टी		फोर्कलिफ्ट ट्रक 10टी		फोर्कलिफ्ट ट्रक 30टी		ट्रक 40टी		कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली
प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति एमटी	
(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)=(12x13)+(14x15)+(16x17)+(18x19)+(3x21)
1	5500	0	15400	2	10500	2	32000	9	40	112900
0	5500	0	15400	0	10500	5	32200	9	40	229000
1	5500	0	15400	2	10500	2	32000	9	40	130500
1	5500	0	15400	2	10500	2	32000	9	40	124500
0	5500	0	15400	0	10500	5	31800	9	40	244000
1	5000	0		0		0		9	40	15000
2	10000	0	15400	0	10500	2	32000	9	40	94000
0	5500	7	15400	0	10500	0	33000	12	40	135800
1	5500	0	15400	2	10500	2	32000	9	40	130500
0	5500	0	15400	0	10500	4	32000	9	40	176000
लागू नहीं										0
0	5500	0	15400	0	10500	5	31800	9	40	239000
ला.न.										0
2	10000		15400		10500	2	32000	9	40	88000
1	5000	0	15000	2	10000	2	31000	9	40	119000
0	5000	0	15000	0	10000	5	32200	9	40	229000
1	5000	0	15000	2	10000	2	31000	9	40	131000
1	5000	0	15000	2	10000	2	31000	9	40	121000
0	5000	0	15000	0	10000	5	31800	9	40	244000
1	5000	0		0		0		9	40	37000
2	10000	0	15000	0	10000	2	31000	9	40	98000
0	5000	7	15000	0	10000	0	32000	12	40	137000

1	5000	0	15000	2	10000	2	31000	9	40	139000
0	5000	0	15000	0	10000	4	32000	9	40	184000
लागू नहीं										0
0	5000	0	15000	0	10000	5	31800	9	40	271000
लागू नहीं										0
2	10000		15000		10000	2	31000	9	40	94000

**विधि 3- कार्गो को घाट पर उतारना ट्रकों में लादना और परेपिटी के परिसर को ले जाना (विशानिर्देशों के अनुलग्नक-X में विधि-2)**

लॉग ग्रीबर 10टी/ स्फीडर		फोर्कलिफ्ट ट्रक 10टी		फोर्कलिफ्ट ट्रक 30टी		कुल उपस्कर किराया प्रभार प्रति पाली
प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति यूनिट प्रति पाली किराया प्रभार	
(23)	(24)	(25)	(26)	(27)	(28)	(29)=(23x24)+(25x26)+(27x28)
0	15400	2	10500	1	33000	54000
0	15400	0	10500	3	33000	99000
0	15400	2	10500	1	33000	54000
0	15400	2	10500	1	33000	54000
0	15400	0	10500	2	33000	66000
1	5000	0		0		5000
1	10000	0	10500	1	33000	43000
5	15400	0	10500	0	33000	77000
0	15400	2	10500	1	33000	54000
0	15400	0	10500	2	33000	66000
ला.न.						0
0	15400	0	10500	2	33000	66000
ला.न.						0
1	10000	0	10500	1	33000	43000

0	15000	2	10000	1	32000	52000
0	15000	0	10000	3	32000	96000
0	15000	2	10000	1	32000	52000
0	15000	2	10000	1	32000	52000
0	15000	0	10000	2	32000	64000
1	5000	0		0		5000
1	10000	0	10000	1	32000	42000
5	15000	0	10000	0	32000	75000
0	15000	2	10000	1	32000	52000
0	15000	0	10000	2	32000	64000
लागू नहीं						0
0	15000	0	10000	2	32000	64000
लागू नहीं						0
1	10000	0	10000	1	32000	42000

## अनुलग्नक - VI (क)

## तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण – शुष्क बल्क कार्गो

(राशि रु. में) ₹

क्र.सं.	वस्तु	प्रति पाली मानदंड (एमटी में)	उपस्कर किराया लागत प्रति पाली	श्रम लागत प्रति पाली	कुल उपस्कर किराया + श्रम लागत	परिचालन उपरिव्यय उपस्कर और श्रम लागत का @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय उपस्कर और श्रम लागत का @ 20%	कुल परिचालन लागत	कुल परिचालन लागत पर @ 20% मार्जिन	प्रति पाली राजस्व अपेक्षा	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय
	सीएचपीटी के आकलनों के अनुसार -जहाजी क्रेन का प्रयोग करते हुए												
I	विधि 1												
क	आयात (कार्गो की ट्रकों पर उतराया और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना)												
1	अमोनियम सल्फेट	1500	86500	5825	92325	18465	18465	129255	25851	155106	103	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	86500	6325	92825	18565	18565	129955	25991	155946	78		
3	रॉक फास्फेट	2000	86500	6325	92825	18565	18565	129955	25991	155946	78		
4	सल्फर	1200	103000	6350	109350	21870	21870	153090	30618	183708	153		

5	यूरिया	1200	64000	4400	68400	13680	13680	95760	19152	114912	96		
6	सिलिका बालु	1400	119000	7350	126350	25270	25270	176890	35378	212268	152		
7	डोलोमाइट	4200	119000	10150	129150	25830	25830	180810	36162	216972	52		
8	चुना पत्थर	3400	119000	9350	128350	25670	25670	179690	35938	215628	63		
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	150500	10825	161325	32265	32265	225855	45171	271026	82		
10	जिप्सम	3000	86500	7325	93825	18765	18765	131355	26271	157626	53		
11	खाद्यान्न	1400	86500	5725	92225	18445	18445	129115	25823	154938	111		
12	कतरन कबाड़	1350	109000	6800	115800	23160	23160	162120	32424	194544	144		
13	भारी गलनांक कबाड़	525	56000	3325	59325	11865	11865	83055	16611	99666	190		
ख	निर्यात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लाना घाट पर लाना और ट्रकों से पोत पर सीधे लदान): केन ग्रीब का प्रयोग करने हुए ट्रकों से पोतों पर सीधे लदान व्यवहारिक नहीं। अतः निर्यात कार्गो के लिए विधि पर सुविचार नहीं किया गया।												
II	विधि 2												
क	आयात ( कार्गो को घाट पर उतारना ट्रकों में लाना और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना।												
1	अमोनियम सल्फेट	1500	115000	13250	128250	25650	25650	179550	35910	215460	144	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	115000	15750	130750	26150	26150	183050	36610	219660	110		
3	रॉक फास्फेट	2000	115000	15750	130750	26150	26150	183050	36610	219660	110		
4	सल्फर	1200	136000	12800	148800	29760	29760	208320	41664	249984	208		
5	यूरिया	1200	83000	10150	93150	18630	18630	130410	26082	156492	130		
6	सिलिका बालु	1400	176000	15800	191800	38360	38360	268520	53704	322224	230		
7	डोलोमाइट	4200	176000	29800	205800	41160	41160	288120	57624	345744	82		
8	चुना पत्थर	3400	176000	25800	201800	40360	40360	282520	56504	339024	100		
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	207500	26875	234375	46875	46875	328125	65625	393750	119		
10	जिप्सम	3000	115000	20750	135750	27150	27150	190050	38010	228060	76		
11	खाद्यान्न	1400	115000	12750	127750	25550	25550	178850	35770	214620	153		
12	कतरन कबाड़	1350	191500	16325	207825	41565	41565	290955	58191	349146	259		
13	भारी गलनांक कबाड़	525	72500	6250	78750	15750	15750	110250	22050	132300	252		
ख	निर्यात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लाना घाट पर लाकर उतारना और फिर पोत पर लदान)												
14	खाद्यान्न	700	115000	9250	124250	24850	24850	173950	34790	208740	298	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
15	बैरीट्स	3400	268000	30400	298400	59680	59680	417760	83552	501312	147		
16	बटिया पत्थर	2400	176000	20800	196800	39360	39360	275520	55104	330624	138		
17	मिल स्केल	3500	176000	26300	202300	40460	40460	283220	56644	339864	97		
18	सीमेंट खंगर	3700	176000	27300	203300	40660	40660	284620	56924	341544	92		
19	फेरो स्लैग	3500	176000	26300	202300	40460	40460	283220	56644	339864	97		

III	विधि 3												
क	आयात (कार्गो घाट पर उतारना ट्रकों में लदान और परेविटी के परिसर से जाना)												
1	अमोनियम सल्फेट	1500	28500	8925	37425	7485	7485	52395	10479	62874	42	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	28500	11425	39925	7985	7985	55895	11179	67074	34		
3	रॉक फास्फेट	2000	28500	11425	39925	7985	7985	55895	11179	67074	34		
4	सल्फर	1200	33000	7650	40650	8130	8130	56910	11382	68292	57		
5	यूरिया	1200	19000	6950	25950	5190	5190	36330	7266	43596	36		
6	सिलिका बालु	1400	57000	9850	66850	13370	13370	93590	18718	112308	80		
7	डोलोमाइट	4200	57000	23850	80850	16170	16170	113190	22638	135828	32		
8	चुना पत्थर	3400	57000	19850	76850	15370	15370	107590	21518	129108	38		
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	57000	19350	76350	15270	15270	106890	21378	128268	39		
10	जिप्सम	3000	28500	16425	44925	8985	8985	62895	12579	75474	25		
11	खाद्यान्न	1400	28500	8425	36925	7385	7385	51695	10339	62034	44		
12	कतरन कबाड़	1350	82500	10875	93375	18675	18675	130725	26145	156870	116		
13	भारी गलनांक कबाड़	525	16500	3450	19950	3990	3990	27930	5586	33516	64		
ख	निर्यात (कार्गो बाहरी पत्तन से लाना, घाट पर उतारना और पोत पर लदान)												
14	खाद्यान्न	700	28500	4925	33425	6685	6685	46795	9359	56154	80	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
15	बैरीट्स	3400	82500	21125	103625	20725	20725	145075	29015	174090	51		
16	ब्रिटिया पत्थर	2400	57000	14850	71850	14370	14370	100590	20118	120708	50		
17	मिल पैमाना	3500	57000	20350	77350	15470	15470	108290	21658	129948	37		
18	सीमेंट खंगर	3700	57000	21350	78350	15670	15670	109690	21938	131628	36		
19	फेरो स्लैग	3500	57000	20350	77350	15470	15470	108290	21658	129948	37		
	सीएचपीटी आकलनों के अनुसार- एचएमसी का प्रयोग करते हुए												
I	विधि 1												
क	आयात (कार्गो का ट्रक पर लदान और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना) इस विधि पर एचएमसी के अंतर्गत सुविचार नहीं किया गया।												
ख	निर्यात (कार्गो का भंडारण यार्ड से ट्रकों पर घाट पर ले जाना और ट्रकों से सीधे पोत पर लदान) केन ग्रेव का प्रयोग करते हुए ट्रकों से पोतों पर सीधा लदान व्यवहारिक नहीं है। अतः निर्यात कार्गो के लिए इस विधि पर विचार नहीं किया गया।												
II	विधि 2												
क	आयात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लदान घाट पर लाना और ट्रकों से पोत पर सीधे लदान।												
1	अमोनियम सल्फेट	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित
2	मुरेट ऑफ पोटाश	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
3	रॉक फास्फेट	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		

4	सल्फर	8333	574000	70365	644365	128873	128873	902111	180422	1082533	130	प्रस्तावित नहीं की है।	नहीं की है।
5	यूरिया	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
6	सिलिका बालु	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
7	डोलोमाइट	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
8	चुना पत्थर	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
10	जिप्सम	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
11	खाद्यान्न	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
12	कतरन कबाड़	8333	616000	72465	688465	137693	137693	963851	192770	1156621	139		
13	भारी गलनांक कबाड़	8333	483000	65815	548815	109763	109763	768341	153668	922009	111		
ख	निर्यात (कार्गो घाट पर उतारना ट्रकों में लदान और परेडिती के परिसर से जाना)												
14	खाद्यान्न	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
15	बैरीटस	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116		
16	बटिया पत्थर	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116		
17	मिल स्केल	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116		
18	सीमेंट खंगर	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116		
19	फेरो स्लैग	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116		
III	विधि 3												
क	आयात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लदान घाट पर लाना और ट्रकों से पोत पर सीधे लदान)												
1	अमोनियम सल्फेट	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
2	मुरेट ऑफ पोटाश	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
3	रॉक फास्फेट	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
4	सल्फर	8333	66000	44965	110965	22193	22193	155351	31070	186421	22		
5	यूरिया	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
6	सिलिका बालु	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
7	डोलोमाइट	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
8	चुना पत्थर	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
10	जिप्सम	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
11	खाद्यान्न	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
12	कतरन कबाड़	8333	111000	47215	158215	31643	31643	221501	44300	265801	32		
13	भारी गलनांक कबाड़	8333	22000	42765	64765	12953	12953	90671	18134	108805	13		
ख	निर्यात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लदान घाट पर लाकर उतारना और फिर पोत पर लदान)												



14	खाद्यान्न	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
15	बैरीट्स	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16		
16	बटिया पत्थर	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16		
17	मिल स्केल	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16		
18	सीमेंट खंगर	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16		
19	फेरो स्लैग	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16		

## प्राधिकरण आशोधन के अनुसार

I	विधि 1												
क	आयात (कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना)												
1	अमोनियम सल्फेट	1800	84500	6025	90525	18105	18105	126735	25347	152082	84	85.52	51.31
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	84500	6225	90725	18145	18145	127015	25403	152418	76	77.13	46.28
3	रॉक फास्फेट	2000	84500	6225	90725	18145	18145	127015	25403	152418	76	77.13	46.28
4	सल्फर	1900	101000	6950	107950	21590	21590	151130	30226	181356	95	96.61	57.97
5	यूरिया	1300	62000	4400	66400	13280	13280	92960	18592	111552	86	86.85	52.11
6	सिलिका बालु	1900	115000	7650	122650	24530	24530	171710	34342	206052	108	109.77	65.86
7	डोलोमाइट	4800	115000	10550	125550	25110	25110	175770	35154	210924	44	44.48	26.69
8	चुना पत्थर	4200	115000	9950	124950	24990	24990	174930	34986	209916	50	50.59	30.35
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	146500	10625	157125	31425	31425	219975	43995	263970	80	80.96	48.58
10	जिप्सम	3000	84500	7225	91725	18345	18345	128415	25683	154098	51	51.99	31.19
11	खाद्यान्न	1400	84500	5625	90125	18025	18025	126175	25235	151410	108	109.46	65.68
12	कतरन कबाड़	2400	105000	7650	112650	22530	22530	157710	31542	189252	79	79.81	47.89
13	भारी गलनांक कबाड़	525	55000	3275	58275	11655	11655	81585	16317	97902	186	188.74	113.24
ख	निर्यात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लादना घाट पर लाना और ट्रकों से पोत पर सीधे लदान) क्रेन ग्रीब का प्रयोग करने हुए ट्रकों से पोतों पर सीधे लदान व्यवहारिक नहीं अतः निर्यात कार्गो के लिए विधि पर सुविचार नहीं किया गया।												
II	विधि 2												
क	आयात ( कार्गो को घाट पर उतारना ट्रकों में लादना और भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना।												
1	अमोनियम सल्फेट	1800	110000	14500	124500	24900	24900	174300	34860	209160	116	117.61	70.57
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	110000	15500	125500	25100	25100	175700	35140	210840	105	106.70	64.02
3	रॉक फास्फेट	2000	110000	15500	125500	25100	25100	175700	35140	210840	105	106.70	64.02
4	सल्फर	1900	131000	16050	147050	29410	29410	205870	41174	247044	130	131.60	78.96
5	यूरिया	1300	79000	10450	89450	17890	17890	125230	25046	150276	116	117.00	70.20
6	सिलिका बालु	1900	166000	17800	183800	36760	36760	257320	51464	308784	163	164.49	98.69
7	डोलोमाइट	4800	166000	32300	198300	39660	39660	277620	55524	333144	69	70.25	42.15
8	चुना पत्थर	4200	166000	29300	195300	39060	39060	273420	54684	328104	78	79.07	47.44

9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	197500	26375	223875	44775	44775	313425	62685	376110	114	115.36	69.22
10	जिप्सम	3000	110000	20500	130500	26100	26100	182700	36540	219240	73	73.97	44.38
11	खाद्यान्न	1400	110000	12500	122500	24500	24500	171500	34300	205800	147	148.79	89.27
12	कतरन कबाड़	2400	181500	21075	202575	40515	40515	283605	56721	340326	142	143.52	86.11
13	भारी गलनांक कबाड़	525	70000	6125	76125	15225	15225	106575	21315	127890	244	246.56	147.94
ख	निर्यात (कार्गो बाहरी पत्तन से लाना, घाट पर उतारना और पोत पर लदान)												
14	खाद्यान्न	700	110000	9000	119000	23800	23800	166600	33320	199920	286	289.07	173.44
15	बैरीटस	3400	257000	29850	286850	57370	57370	401590	80318	481908	142	143.46	86.08
16	बटिया पत्थर	2400	166000	20300	186300	37260	37260	260820	52164	312984	130	131.99	79.19
17	मिल स्केल	4600	166000	31300	197300	39460	39460	276220	55244	331464	72	72.93	43.76
18	सीमेंट खंगर	3700	166000	26800	192800	38560	38560	269920	53984	323904	88	88.60	53.16
19	फेरो स्लैग	4800	166000	32300	198300	39660	39660	277620	55524	333144	69	70.25	42.15
III	विधि 3												
क	आयात ( कार्गो को घाट पर उतारना ट्रकों में लाना और भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना।												
1	अमोनियम सल्फेट	1800	25500	10275	35775	7155	7155	50085	10017	60102	33	33.80	20.28
2	मुरेट ऑफ पोटाश	2000	25500	11275	36775	7355	7355	51485	10297	61782	31	31.27	18.76
3	रॉक फास्फेट	2000	25500	11275	36775	7355	7355	51485	10297	61782	31	31.27	18.76
4	सल्फर	1900	30000	11000	41000	8200	8200	57400	11480	68880	36	36.69	22.01
5	यूरिया	1300	17000	7350	24350	4870	4870	34090	6818	40908	31	31.85	19.11
6	सिलिका बालु	1900	51000	12050	63050	12610	12610	88270	17654	105924	56	56.43	33.86
7	डोलोमाइट	4800	51000	26550	77550	15510	15510	108570	21714	130284	27	27.47	16.48
8	चुना पत्थर	4200	51000	23550	74550	14910	14910	104370	20874	125244	30	30.18	18.11
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	3300	51000	19050	70050	14010	14010	98070	19614	117684	36	36.09	21.65
10	जिप्सम	3000	25500	16275	41775	8355	8355	58485	11697	70182	23	23.68	14.21
11	खाद्यान्न	1400	25500	8275	33775	6755	6755	47285	9457	56742	41	41.02	24.61
12	कतरन कबाड़	2400	76500	15825	92325	18465	18465	129255	25851	155106	65	65.41	39.25
13	भारी गलनांक कबाड़	525	15000	3375	18375	3675	3675	25725	5145	30870	59	59.51	35.71
ख	निर्यात (कार्गो बाहरी पत्तन से लाना, घाट पर उतारना और पोत पर लदान)												
14	खाद्यान्न	700	25500	4775	30275	6055	6055	42385	8477	50862	73	73.54	44.12
15	बैरीटस	3400	76500	20825	97325	19465	19465	136255	27251	163506	48	48.67	29.20
16	बटिया पत्थर	2400	51000	14550	65550	13110	13110	91770	18354	110124	46	46.44	27.86
17	मिल स्केल	4600	51000	25550	76550	15310	15310	107170	21434	128604	28	28.30	16.98
18	सीमेंट खंगर	3700	51000	21050	72050	14410	14410	100870	20174	121044	33	33.11	19.87

19	फेरो स्लैग	4800	51000	26550	77550	15510	15510	108570	21714	130284	27	27.47	16.48
	सीएचपीटी आशोधन के अनुसार-एचएमसी का प्रयोग करते हुए												
I	विधि 1												
क	आयात (कार्गो का ट्रक पर लदान और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना) ग्रीब क्षमता ट्रक क्षमता से अधिक है। अतः इस विधि पर एचएमसी के अंतर्गत सुविचार नहीं किया गया।												
ख	निर्यात (कार्गो का भंडारण यार्ड से ट्रकों पर घाट पर ले जाना और ट्रकों से सीधे पोत पर लदान) क्रेन ग्रीब का प्रयोग करते हुए ट्रकों से पोतों पर सीधा लदान व्यवहारिक नहीं है। अतः निर्यात कार्गो के लिए इस विधि पर विचार नहीं किया गया।												
II	विधि 2												
क	आयात ( कार्गो को घाट पर उतारना ट्रकों में लदाना और भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना।												
1	अमोनियम सल्फेट	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
2	मुरेट ऑफ पोटाश	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
3	रॉक फास्फेट	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
4	सल्फर	8333	564000	69865	633865	126773	126773	887411	177482	1064893	128	129.34	77.60
5	यूरिया	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
6	सिलिका बालु	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
7	डोलोमाइट	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
8	चुना पत्थर	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
10	जिप्सम	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
11	खाद्यान्न	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
12	कतरन कबाड़	8333	603000	71815	674815	134963	134963	944741	188948	1133689	136	137.70	82.62
13	भारी गलनांक कबाड़	8333	480000	65665	545665	109133	109133	763931	152786	916717	110	111.35	66.81
ख	निर्यात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लदाना घाट पर लाकर उतारना और फिर पोत पर लदान)												
14	खाद्यान्न	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
15	बैरीट्स	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
16	बटिया पत्थर	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
17	मिल स्केल	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
18	सीमेंट खंगर	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
19	फेरो स्लैग	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
III	विधि 3												
क	आयात ( कार्गो को घाट पर उतारना ट्रकों में लदाना और भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना।												
1	अमोनियम सल्फेट	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
2	मुरेट ऑफ पोटाश	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
3	रॉक फास्फेट	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66

4	सल्फर	8333	60000	44665	104665	20933	20933	146531	29306	175837	21	21.36	12.82
5	यूरिया	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
6	सिलिका बालु	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
7	डोमोमाइट	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
8	चुना पत्थर	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
10	जिप्सम	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
11	खाद्यान्न	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
12	कतरन कबाड़	8333	102000	46765	148765	29753	29753	208271	41654	249925	30	30.36	18.22
13	भारी गलनांक कबाड़	8333	20000	42665	62665	12533	12533	87731	17546	105277	13	12.79	7.67
<b>ख निर्यात (कार्गो बाहरी पत्तन से लाना, घाट पर उतारना और पोत पर लदान)</b>													
14	खाद्यान्न	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47
15	बैरीट्स	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47
16	बटिया पत्थर	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47
17	मिल पैमाना	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47
18	सीमेंट खंगर	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47
19	फेरो स्लैग	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47

अनुलग्नक - VI (ख)

## तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण – ब्रेक बल्क कार्गो

(राशि रु. में) ₹

क्र.सं.	वस्तु	प्रति पाली मानदंड (एमटी में)	उपस्कर किराया लागत प्रति पाली	श्रम लागत प्रति पाली	कुल उपस्कर किराया + श्रम लागत	परिचालन उपरिव्यय उपस्कर और श्रम लागत का @ 20%	प्रशासनिक उपरिव्यय उपस्कर और श्रम लागत का @ 20%	कुल परिचालन लागत	कुल परिचालन लागत पर @ 20% माबिन	प्रति पाली राजस्व अपेक्षा	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी विदेशी	अपफ्रंट प्रशुल्क प्रति एमटी तटीय
<b>सीएचपीटी आकलनों के अनुसार</b>													
I	<b>विधि 1</b>												
K	<b>आयात (कार्गो की ट्रकों पर उतराई और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना)</b>												
1	इस्पात छड़े/क्यूब/पाइप	560	58900	6450	65350	13070	13070	91490	18298	109788	196	सीएचपीटी ने विदेशी दर	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700	130000	14700	144700	28940	28940	202580	40516	243096	143		
3	इस्पात प्लेट	1000	76500	8650	85150	17030	17030	119210	23842	143052	143		

4	इस्पात लट्टा	850	70500	7900	78400	15680	15680	109760	21952	131712	155	प्रस्तावित नहीं की है।	नहीं की है।
5	एचआर कॉयल	2125	178000	19925	197925	39585	39585	277095	55419	332514	156		
6	उत्खनक	250	15000	1750	16750	3350	3350	23450	4690	28140	113		
7	परियोजना कार्गो	250	51000	5350	56350	11270	11270	78890	15778	94668	379		
8	लट्टे	700									NA		
<b>ख</b>	<b>निर्यात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लदान घाटा पर लाना और ट्रकों से पोत पर सीधे लदान)</b>												
9	इस्पात बार/छड़े/स्क्रू/पाइप	1000	76500	8650	85150	17030	17030	119210	23842	143052	143	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
10	इस्पात सीआर कॉयल	1200	110000	12200	122200	24440	24440	171080	34216	205296	171		
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000	148000	15800	163800	32760	32760	229320	45864	275184	275		
12	एचआर कॉयल	2000	173000	19300	192300	38460	38460	269220	53844	323064	162		
13	बैरीट्स-जे.बैग	1200	65000	7700	72700	14540	14540	101780	20356	122136	102		
14	परियोजना कार्गो	100	45000	4600	49600	9920	9920	69440	13888	83328	833		
<b>II</b>	<b>विधि 2</b>												
<b>क</b>	<b>निर्यात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लदान घाटा पर लाकर उतारना और फिर पोत पर लदान)</b>												
1	इस्पात छड़े/स्क्रू/पाइप	560	112900	14090	126990	25398	25398	177786	35557	213343	381	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700	229000	31400	260400	52080	52080	364560	72912	437472	257		
3	इस्पात प्लेट	1000	130500	18050	148550	29710	29710	207970	41594	249564	250		
4	इस्पात लट्टा	850	124500	16700	141200	28240	28240	197680	39536	237216	279		
5	एचआर कॉयल	2125	244000	35025	279025	55805	55805	390635	78127	468762	221		
6	उत्खनक	250	15000	2750	17750	3550	3550	24850	4970	29820	119		
7	परियोजना कार्गो	250	94000	10650	104650	20930	20930	146510	29302	175812	703		
8	लट्टे	700	135800	17080	152880	30576	30576	214032	42806	256838	367		
<b>ख</b>	<b>निर्यात (कार्गो भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लदान, घाटा पर लाकर उतारना और फिर पोत पर लदान)</b>												
9	इस्पात बार/छड़े/स्क्रू/पाइप	1000	130500	18050	148550	29710	29710	207970	41594	249564	250	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
10	इस्पात सीआर कॉयल	1200	176000	23600	199600	39920	39920	279440	55888	335328	279		
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000									NA		
12	एचआर कॉयल	2000	239000	33900	272900	54580	54580	382060	76412	458472	229		
13	बैरीट्स-जे.बैग	1200									NA		
14	परियोजना कार्गो	100	88000	9300	97300	19460	19460	136220	27244	163464	1635		
<b>III</b>	<b>विधि 3</b>												
<b>क</b>	<b>आयात (कार्गो घाटा पर उतारना, ट्रकों में लदान और परेडिती के परिसर से जाना)</b>												
1	इस्पात छड़े/स्क्रू/पाइप	560	54000	8200	62200	12440	12440	87080	17416	104496	187	सीएचपीटी ने विदेशी	सीएचपीटी ने तटीय दर
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700	99000	18400	117400	23480	23480	164360	32872	197232	116		

3	इस्पात प्लेट	1000	54000	10400	64400	12880	12880	90160	18032	108192	108	दर प्रस्तावित नहीं की है।	प्रस्तावित नहीं की है।
4	इस्पात लट्टा	850	54000	9650	63650	12730	12730	89110	17822	106932	126		
5	एचआर काँयल	2125	66000	17225	83225	16645	16645	116515	23303	139818	66		
6	उत्खनक	250	5000	1750	6750	1350	1350	9450	1890	11340	45		
7	परियोजना कार्गो	250	43000	5550	48550	9710	9710	67970	13594	81564	326		
8	लट्टे	700	77000	11200	88200	17640	17640	123480	24696	148176	212		
ख	निर्यात (कार्गो भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लदान, घाट पर लाकर उतारना और फिर पोत पर लदान)												
9	इस्पात बार/छड़े/झूब/पाइप	1000	54000	10400	64400	12880	12880	90160	18032	108192	108	सीएचपीटी ने विदेशी दर प्रस्तावित नहीं की है।	सीएचपीटी ने तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है।
10	इस्पात सीआर काँयल	1200	66000	12600	78600	15720	15720	110040	22008	132048	110		
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000									NA		
12	एचआर काँयल	2000	66000	16600	82600	16520	16520	115640	23128	138768	69		
13	बैरीट्स-जे.बैग	1200									NA		
14	परियोजना कार्गो	100	43000	4800	47800	9560	9560	66920	13384	80304	803		
	प्राधिकरण आशोधन के अनुसार												
I	विधि 1												
क	आयात (कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को ले जाना)												
1	इस्पात छड़े/झूब/पाइप	800	67000	7500	74500	14900	14900	104300	20860	125160	156	158.99	95.39
2	इस्पात सीआर काँयल	1700	128000	14500	142500	28500	28500	199500	39900	239400	141	143.11	85.87
3	इस्पात प्लेट	1100	79000	9000	88000	17600	17600	123200	24640	147840	134	136.59	81.95
4	इस्पात लट्टा	850	69000	7750	76750	15350	15350	107450	21490	128940	152	154.16	92.50
5	एचआर काँयल	2125	175000	19625	194625	38925	38925	272475	54495	326970	154	156.37	93.82
6	उत्खनक	800	37000	4500	41500	8300	8300	58100	11620	69720	87	88.57	53.14
7	परियोजना कार्गो	400	56000	6000	62000	12400	12400	86800	17360	104160	260	264.63	158.78
8	लट्टे	800									NA		
ख	निर्यात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लादना घाटा पर लाना और ट्रकों से पोत पर सीधे लदान)												
9	इस्पात बार/छड़े/झूब/पाइप	1300	87000	10000	97000	19400	19400	135800	27160	162960	125	127.39	76.43
10	इस्पात सीआर काँयल	1400	116000	13000	129000	25800	25800	180600	36120	216720	155	157.32	94.39
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000	145000	15500	160500	32100	32100	224700	44940	269640	270	274.02	164.41
12	एचआर काँयल	2800	202000	23000	225000	45000	45000	315000	63000	378000	135	137.20	82.32
13	बैरीट्स-जे.बैग	1400	64000	7800	71800	14360	14360	100520	20104	120624	86	87.56	52.54
14	परियोजना कार्गो	300	52000	5500	57500	11500	11500	80500	16100	96600	322	327.24	196.34
II	विधि 2												

क	आयात ( कार्गो को घाट पर उतारना ट्रकों में लदान और भीतर भंडारण यार्ड को से जाना।												
1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप	800	119000	15900	134900	26980	26980	188860	37772	226632	283	287.90	172.74
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700	229000	31400	260400	52080	52080	364560	72912	437472	257	261.52	156.91
3	इस्पात प्लेट	1100	131000	18600	149600	29920	29920	209440	41888	251328	228	232.20	139.32
4	इस्पात लट्टा	850	121000	16350	137350	27470	27470	192290	38458	230748	271	275.88	165.53
5	एचआर कॉयल	2125	244000	35025	279025	55805	55805	390635	78127	468762	221	224.18	134.51
6	उत्खनक	800	37000	7700	44700	8940	8940	62580	12516	75096	94	95.40	57.24
7	परियोजना कार्गो	400	98000	11800	109800	21960	21960	153720	30744	184464	461	468.66	281.20
8	लट्टे	800	137000	17700	154700	30940	30940	216580	43316	259896	325	330.15	198.09
ख	निर्यात (कार्गो को भंडारण यार्ड से ट्रकों पर लदान घाट पर साकर उतारना और फिर पोत पर लदान)												
9	इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	1300	139000	20400	159400	31880	31880	223160	44632	267792	206	209.34	125.60
10	इस्पात सीआर कॉयल	1400	184000	25400	209400	41880	41880	293160	58632	351792	251	255.37	153.22
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000									NA	0.00	0.00
12	एचआर कॉयल	2800	271000	41100	312100	62420	62420	436940	87388	524328	187	190.30	114.18
13	बैरीटस-जे.बैग	1400									NA	0.00	0.00
14	परियोजना कार्गो	300	94000	10900	104900	20980	20980	146860	29372	176232	587	596.99	358.19
III	विधि 3												
क	आयात (कार्गो घाट पर उतारना, ट्रकों में लदान और परेडिती के परिसर से जाना)												
1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप	800	52000	9200	61200	12240	12240	85680	17136	102816	129	130.61	78.37
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700	96000	18100	114100	22820	22820	159740	31948	191688	113	114.59	68.75
3	इस्पात प्लेट	1100	52000	10700	62700	12540	12540	87780	17556	105336	96	97.32	58.39
4	इस्पात लट्टा	850	52000	9450	61450	12290	12290	86030	17206	103236	121	123.43	74.06
5	एचआर कॉयल	2125	64000	17025	81025	16205	16205	113435	22687	136122	64	65.10	39.06
6	उत्खनक	800	5000	4500	9500	1900	1900	13300	2660	15960	20	20.27	12.16
7	परियोजना कार्गो	400	42000	6200	48200	9640	9640	67480	13496	80976	202	205.73	123.44
8	लट्टे	800	75000	11500	86500	17300	17300	121100	24220	145320	182	184.60	110.76
ख	निर्यात (कार्गो बाहरी पत्तन से लाना, घाट पर उतरना और पोत पर लदान)												
9	इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	1300	52000	11700	63700	12740	12740	89180	17836	107016	82	83.66	50.20
10	इस्पात सीआर कॉयल	1400	64000	13400	77400	15480	15480	108360	21672	130032	93	94.39	56.63
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000									NA	0.00	0.00
12	एचआर कॉयल	2800	64000	20400	84400	16880	16880	118160	23632	141792	51	51.46	30.88
13	बैरीटस-जे.बैग	1400									NA	0.00	0.00
14	परियोजना कार्गो	300	42000	5700	47700	9540	9540	66780	13356	80136	267	271.46	162.88

## अनुलग्नक - VIII

## कॉमन साइडिंग को/से रेलवे दैगन पर शुष्क बल्क कार्गो के लदान/ उतरायी प्रभार

क्र.सं.	ब्यौरा	पे लोडर 10टन		पोकलेन		तिरपा ल	कुल उपस्कर किराया प्रभार	श्रम प्रभार @ उपस्कर प्रभारों का 10%	परिचाल न लागत	परिचालन उपरिव्यय, परिचालन लागत के @20 %	प्रशासनिक उपरिव्यय, परिचालन लागत के @ 20%	कुल लागत	लाभ का मार्जिन कुल लागत के @ 20% पर	राजस्व अपेक्षा	प्रति रेक मात्रा (एम टी में)	किराया प्रभार प्रति एमटी (रु.में)
		प्रति पाली संख्या	प्रति पाली किराया प्रभार	प्रति पाली संख्या	प्रति पाली किराया प्रभार	किराया प्रभार प्रति एमटी										
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)=(3x4)+(5x6)+(7x16)	(9)=10 % on 8	(10)=8+ 9	(11) = 20% on 10	(12)= 20% on 10	(13)=10+11 +12	(14)= 20% on 13	(15)=13+ 14	(16)	(17)= 15÷ 16
सीएचपीटी आकलनों के अनुसार																
1	लदान	6	9500	0	15000	3	67500	6750	74250	14850	14850	103950	20790	124740	3500	36.00
2	उतरायी	6	9500	3	15000	3	112500	11250	123750	24750	24750	173250	34650	207900	3500	59.00

## प्राधिकरण आकलनों के अनुसार

1	लदान	6	8500	0	14000	3	61500	6150	67650	13530	13530	94710	18942	113652	3500	32.00
2	उतरायी	6	8500	3	14000	3	103500	10350	113850	22770	22770	159390	31878	191268	3500	55.00



## चेन्नई पत्तन न्यास

## स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क

## भाग I - परिभाषाएं और सामान्य शर्तें

## 1. (क). परिभाषाएं:

- (i). 'तटीय पोत' का अर्थ पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). 'दिन' का अर्थ किसी दिन के प्रातः 6.00 बजे से आरंभ होकर अगले दिन की प्रातः 6.00 बजे समाप्त अवधि से है।
- (iii). 'बिलंब-शुल्क' का अर्थ पत्तन के भीतर निःशुल्क अवधि से इतर पारगमन क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभारों से है, जैसा इन दरमानों में विनिर्दिष्ट है, और यह उन कार्गो पर लागू नहीं होगा जिसे ऐसे प्रयोजन के लिए पत्तन प्रयोक्ताओं को लाइसेंस पर दिये गए क्षेत्रों में रखा जाता है।
- (iv). 'विदेशगामी पोत' का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (v). 'माह' का अर्थ कलेंडर माह से है।
- (vi). 'पत्तन' का अर्थ चेन्नई पत्तन न्यास' है। जब तक कि संदर्भ को अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो।
- (vii). 'पत्तन सीमा' का अर्थ भारतीय पत्तन अधिनियम 1908 की धारा 4 (2) के निबंधनों में केंद्र सरकार द्वारा अधिसूचित चेन्नई पत्तन की सीमाओं से है।
- (viii). 'पाली' का अर्थ 8 घंटे की अवधि से है जिसमें दिन में 3 पाली होंगी।
- (ix). 'स्टीवडोरिंग' में पत्तन में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा स्टोवेज शामिल है।
- (x). 'तट प्रहस्तन' में हुक प्वइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करना और प्राप्त करना, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/ को कार्गो की प्राप्ति और सुपुर्दगी करना भी शामिल है।
- (xi). 'स्टीवडोर' पत्तनों में पोतों पर किसी भी रूप में कार्गो की लदाई और उतराई तथा लंगरगाह के लिए एक अधिकृत एजेंट है और जिसे विनियमों के अधीन लाइसेंस दिया गया हो।
- (xii). 'तट प्रहस्तन एजेंट' हुक प्वइंट को/से कार्गो व्यवस्थित करने और प्राप्त करने, घाट से स्टेकयार्ड तक और विलोमतः अंतर मॉडल परिवहन और वैगनों/ट्रकों से/ को कार्गो की प्राप्ति और सुपुर्दगी करने के लिए एक अधिकृत एजेंट है।
- (xiii). 'घाट शुल्क' का अर्थ पत्तन सीमा के भीतर सभी कार्गो/कंटेनर आयातित अथवा निर्यातित या पोतांतरित या पत्तन से होकर जाने वाले, चाहे पत्तन द्वारा भारिक मजदूरी प्रदान की हो या ना, पर बुनियादी संदेय वसूलियां हैं।

## (1) (ख). सामान्य शर्तें

- (i) पोत की हैसियत, जैसा सीमा-शुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा इसका प्रमाणन किया गया हो, पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” श्रेणी में वर्गीकरण के लिए निर्णायक कारक होगा; और कार्गो की प्रकृति अथवा इसके मूल इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगा।
- (ii) पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
- (क) भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकते हैं। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तित कर सकता है।
- (iii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड:
- (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- (ख) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालनों को पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (ग) महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस धारक वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv) रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड:
- (क) “विश्वव्यापी और तटीय” परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट तक स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
- (i) तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- (ii) तटीय चालन में\* अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की दुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय गंतव्यित करना।

*\*केन्द्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र संख्या 15/2002- सीयूएस दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत में भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की दुलाई की अनुमति देता है।*

(ख) जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमा-शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तन विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तटीय कार्गो/ कंटेनर तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।

- (v) यह प्रशुल्क बीओटी/ बीओओटी परिचालकों अथवा निजी क्षेत्र भागदारी के लिए किसी अन्य व्यवस्था हेतु लागू नहीं है जिन्हें 2005, 2008 और 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा शासित किया जाता है।
- (vi) यह प्रशुल्क एकसमान रूप से संपूर्ण पत्तन पर लागू होता है जहां निजी एजेंसियों अथवा फर्मों द्वारा स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन परिचालन किए जाते हैं।
- (vii) (क) अधिसूचित प्रशुल्क अधिकतम स्तर है।  
 (ख) दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार से रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। प्राधिकृत एजेंट, यदि वह ऐसा चाहे तो निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें छूट स्वीकृत कर सकता है।  
 (ग) प्राधिकृत एजेंट भी, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमानों में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत बना सकता है, यदि ऐसा युक्तिकरण प्रयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत देता है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।
- (घ) तथापि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसी निम्नतर दरें और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली निर्धारित दरों को युक्तिसंगत के बारे में जनता को अधिसूचित करना होगा और निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शामिल करने वाली शर्तों में किन्हीं और बदलावों के बारे में जनता को अधिसूचित करते रहना होगा बशर्ते निर्धारित की गई नई दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (viii) प्राधिकृत एजेंट उसके द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं के लिए ही वसूली करेगा। श्रम के कल्पित आरक्षण और अन्य समान कल्पित प्रभारों की अनुमति नहीं दी जाएगी।
- (ix) यदि कोई नया कार्गो प्रहस्तित किया जाता है जो अधिसूचित नहीं किया गया हो/सूची में शामिल नहीं किया गया हो, तो पत्तन उस कार्गो के प्रहस्तन की प्रकृति, भौतिक विशेषताओं तथा पद्धति के आधार पर कार्गो श्रेणियों में से किसी एक के अधीन उस कार्गो को वर्गीकृत कर सकता है।
- (x) जब पत्तन एमपीटीअधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की संरक्षा लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रभार प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरमान के अनुसार पत्तन द्वारा वसूल किया जाता रहेगा।
- (xi) प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाता है परंतु 1 जनवरी, 2016 और प्रासंगिक वर्ष के 31 दिसंबर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क अधिकतम सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क अधिनियम सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (xii) सभी परिचालक पत्तन द्वारा लाइसेंसशुदा स्टीवडोरिंग/तट प्रहस्तन परिचालनों के मामले में वित्तीय वर्ष की समाप्ति के एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, पर वार्षिक रिपोर्ट महापत्तन न्यास और प्राधिकरण को भेजेंगे। प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाने वाली कोई अन्य सूचना भी उन्हें समय-समय पर भेजी जाएगी।
- (xiii) प्राधिकरण परिचालकों तथा महापत्तन न्यासों से प्राप्त सभी ऐसी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, प्राधिकरण प्रेषित किए गए ऐसे कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में किसी परिचालक अथवा महापत्तन न्यास से प्राप्त अनुरोध पर विचार करेगा जो वाणिज्यिक तौर पर संवेदनशील हो सकते हैं। ऐसे अनुरोध पत्रों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/ सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और प्रकाशित किए जाने पर उनके राजस्व/परिचालन पर आशंकित प्रतिकूल प्रभाव भी बताया जाएगा। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

- (xiv) विभिन्न घटकों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानदंड न्यूनतम होंगे जो परिचालक द्वारा अर्जित किए जाने चाहिए। ये कार्यनिष्पादन मानदंड बोली दस्तावेज में शामिल किए जाएंगे।
- (xv) परिचालक द्वारा राजस्व में अर्जित निर्धारित कार्यनिष्पादन का अनुवीक्षण पत्तन और टीएएमपी दोनों द्वारा त्रैमासिक आधार पर किया जाएगा। निर्धारित कार्यनिष्पादन अर्जित करने में कोई कमी होने की स्थिति में पत्तन परिचालक द्वारा पत्तन के साथ किए गए अनुबंध में दी गई शर्तों के अनुसार परिचालक पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xvi) यदि किसी उपयोक्ता को प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के परिचालक द्वारा अनुपलब्धि के बारे में कोई शिकायत होती है। तो वह प्राधिकरण को अभ्यावेदन दे सकता है, उसके बाद, अभ्यावेदन पर जांच कार्रवाई जाएगी और अपने निर्णय संबद्ध महापत्तन न्यास को दिए जाएंगे। महापत्तन न्यास अनुबंध की करार शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निर्णयों पर जरूरी कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगी।
- (xvii) किसी अलग मद के सकल भार अथवा मात्रा द्वारा परिमाण अथवा क्षमता की गणना में 0.50 तक दशमलवों को 0.50 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.50 और इससे अधिक के दशमलवों के एक इकाई के रूप में माना जाएगा, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो।
- (xviii) उपयोक्ताओं को परिचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक के विलंबों के लिए भारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (xix) एमओएस द्वारा जारी किए गए और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 7 जनवरी 2005 तथा 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित तटीय नीति निर्देश के अनुसार-
- (क) सभी तटीय कार्गो/ कंटेनरों, ताप कोयला, पीओएल (कच्चा तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं से इतर, के लिए कार्गो/ कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/ कंटेनर संबंधित प्रभारों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख) कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित रियायती दरें जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर वसूल की जानी चाहिए।
- (ग) कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभारों की वसूली की जाती है, वहां जलयान तट स्थानांतरण और घाट से/ को भंडारण यार्ड और विलोमतः के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर रियायत होगी।

*(जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निर्देश में परिवर्तन किया जाता है तो इसके बारे में पत्तन को संप्रेषित किया जाएगा।)*

(xx). यदि दरमानों और प्रचालक की स्थिति के विवरण के किसी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या का प्रश्न उठता है तो मामले को प्राधिकरण को भेजा जायेगा और इस बारे में प्राधिकरण का निर्णय प्रचालक पर बाध्यकर होगा।

## 2. निष्पादन मानक

### 2.1 शुष्क बल्क कार्गो के लिए

शुष्क बल्क कार्गो के लिए निष्पादन मानक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी- 110033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून, 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित होंगे।

**2.2 ब्रेक बल्क कार्गो**

क्र.सं.	वस्तु	उत्पादकता मानदंड प्रति पाली (एमटी)
<b>क</b>	<b>आयात</b>	
1	इस्पात की छड़े/ट्यूब/पाइप	800
2	इस्पात सीआर कॉयल	1700
3	इस्पात प्लेट	1100
4	इस्पात लट्टा	850
5	एचआर कॉयल	2125
6	उत्खनक	800
7	परियोजना कार्गो	400
8	लट्टे	800
<b>ख</b>	<b>निर्यात</b>	
9	इस्पात बिल्लेट बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	1300
10	इस्पात सीआर कॉयल	1400
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	1000
12	एचआर कॉयल	2800
13	बैरीटस बैग- जे.	1400
14	परियोजना कार्गो	300

**3. प्रशुल्क अनुसूची****3.1 शुष्क बल्क कार्गो****3.1.1. जहाजी क्रेनों का प्रयोग करते हुए****क. आयात कार्गो :**

(दर प्रति एमटी में)

क्र.सं.	वस्तु	स्टीवडोरिंग परिचालन	तट प्रहस्तन परिचालन		
			विधि 1	विधि 2	विधि 3
			कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना	कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले	कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और सपुर्दगी के लिए पत्तन सीमा से बाहर ले जाना

						जाना			
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	अमोनियम सल्फेट	108	65	85.52	51.31	117.61	70.57	33.80	20.28
2	पोटाश मुरेट	102	61	77.13	46.28	106.70	64.02	31.27	18.76
3	रॉक फास्फेट	102	61	77.13	46.28	106.70	64.02	31.27	18.76
4	सल्फर	128	77	96.61	57.97	131.60	78.96	36.69	22.01
5	यूरिया	112	67	86.85	52.11	117.00	70.20	31.85	19.11
6	सिलिका बालु	104	62	109.77	65.86	164.49	98.69	56.43	33.86
7	डोलोमाइट	72	43	44.48	26.69	70.25	42.15	27.47	16.48
8	चुना पत्थर	75	45	50.59	30.35	79.07	47.44	30.18	18.11
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	106	64	80.96	48.58	115.36	69.22	36.09	21.65
10	जिप्सम	84	50	51.99	31.19	73.97	44.38	23.68	14.21
11	खाद्यान्न	124	74	109.46	65.68	148.79	89.27	41.02	24.61
12	कतरन कबाड़	155	93	79.81	47.89	143.52	86.11	65.41	39.25
13	भारी गलनांक कबाड़	383	230	188.74	113.24	246.56	147.94	59.51	35.71

**ख. निर्यात कार्गो**

(दर प्रति एमटी रु. में)

क्र.सं.	वस्तु	स्टीवडोरिंग परिचालन		तट प्रहस्तन परिचालन				
				विधि 1	विधि 2		विधि 3	
				कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना और ट्रकों से सीधे पोत पर लादना।	कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना घाट पर उतारना और पोत पर लादना।		कार्गो को पत्तन के बाहर से सीधे लाना और घाट पर उतारना और पोत पर लादना।	
		विदेशी	तटीय		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
14	खाद्यान्न (मक्का कच्चा खांड आदि)	196	118	क्रेन ग्रैवों का प्रयोग करते हुए ट्रकों से सीधे पोतों पर लदान व्यवहारिक नहीं है।	289.07	173.44	73.54	44.12
15	बैरीट्स	86	52		143.46	86.08	48.67	29.20
16	बटिया पत्थर	93	56		131.99	79.19	46.44	27.86
17	मिल स्केल	77	46		72.93	43.76	28.30	16.98

18	सीमेंट खंगर	84	50		88.60	53.16	33.11	19.87
19	फेरो स्लैग	76	46		70.25	42.15	27.47	16.48

**3.1.2. चल हार्बर क्रेनों के प्रयोग द्वारा****क. आयात कार्गो :**

(दर प्रति एमटी रु. में)

क्र.सं.	वस्तु	स्टीवडोरिंग परिचालन		तट प्रहस्तन परिचालन					
				विधि 1		विधि 2		विधि 3	
				कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना		कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना		कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और सपुर्दगी के लिए पत्तन सीमा से बाहर ले जाना	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1	अमोनियम सल्फेट	92	55	ग्रेब क्षमता ट्रक क्षमता से अधिक है अतः परिचालन की इस विधि पर एचएमसी के अंतर्गत विचार नहीं किया गया।		126.77	76.06	19.43	11.66
2	पोटाश मुरेट	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
3	रॉक फास्फेट	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
4	सल्फर	96	58			129.34	77.60	21.36	12.82
5	यूरिया	91	55			126.77	76.06	19.43	11.66
6	सिलिका बालु	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
7	डोलोमाइट	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
8	चुना पत्थर	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
9	लौह अयस्क पट्टिकाएं	98	59			126.77	76.06	19.43	11.66
10	जिप्सम	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
11	खाद्यान्न	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
12	कतरन कबाड़	110	66			137.70	82.62	30.36	18.22
13	भारी गलनांक कबाड़	102	61			111.35	66.81	12.79	7.67

## ख. निर्यात कार्गो

(दर प्रति एमटी रु. में)

क्र.सं.	वस्तु	स्टीवडोरिंग परिचालन		तट प्रहस्तन परिचालन				
				विधि 1	विधि 2	विधि 3		
				कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना और ट्रकों से सीधे पोत पर लादना।	कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना घाट पर उतारना और पोत पर लादना।	कार्गो को पत्तन के बाहर से सीधे लाना और घाट पर उतारना और पोत पर लादना।		
		विदेशी	तटीय		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
14	खाद्यान्न (मक्का कच्चा खांड आदि)	92	55	क्रेन ग्रैवों का प्रयोग करते हुए ट्रकों से सीधे पोतों पर लदान व्यवहारिक नहीं है।	115.85	69.51	15.79	9.47
15	बैरीट्स	96	58		115.85	69.51	15.79	9.47
16	बटिया पत्थर	92	55		115.85	69.51	15.79	9.47
17	मिल स्केल	96	58		115.85	69.51	15.79	9.47
18	सीमेंट खंगर	96	58		115.85	69.51	15.79	9.47
19	फेरो स्लैग	96	58		115.85	69.51	15.79	9.47

## 3.1.3. अतिरिक्त प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति एमटी (रु. में)
1.	कार्गो उतरायी के लिए हॉपरों का प्रयोग।	45
2.	रेलवे साइडिंग पर पैगन पर लदान	32
3.	रेलवे साइडिंग पर पैगन से उतरायी	55

## 3.2 ब्रेक बल्क कार्गो

## क. आयात कार्गो

दर प्रति एमटी (रु. में)

क्र.सं.	वस्तु	स्टीवडोरिंग परिचालन		तट प्रहस्तन परिचालन					
				विधि 1	विधि 2	विधि 3			
				कार्गो की ट्रकों पर उतरायी और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना	कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और स्टैकिंग तथा सपुर्दगी के लिए पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड में ले जाना	कार्गो को घाट पर उतारना, ट्रकों में लादना और सपुर्दगी के लिए पत्तन सीमा से बाहर ले जाना			
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय



1	इस्पात छड़े/ट्यूब/पाइप	160	96	158.99	95.39	287.90	172.74	130.61	78.37
2	इस्पात सीआर कॉयल	129	77	143.11	85.87	261.52	156.91	114.59	68.75
3	इस्पात प्लेट	200	120	136.59	81.95	232.20	139.32	97.32	58.39
4	इस्पात लट्टा	150	90	154.16	92.50	275.88	165.53	123.43	74.06
5	एचआर कॉयल	129	77	156.37	93.82	224.18	134.51	65.10	39.06
6	उत्खनक	194	116	88.57	53.14	95.40	57.24	20.27	12.16
7	परियोजना कार्गो (सामग्री मशीनें)	430	258	264.63	158.78	468.66	281.20	205.73	123.44
8	लट्टे	197	118	लागू नहीं	लागू नहीं	330.15	198.09	184.60	110.76

**ख. निर्यात कार्गो**

क्र	निर्यात	स्टीवडोरिंग परिचालन		तट प्रहस्तन परिचालन					
				विधि 1		विधि 2		विधि 3	
				कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना और ट्रकों से सीधे पोत पर लादना।		कार्गो के पत्तन के भीतर भंडारण यार्ड से ट्रकों में लादना, घाट पर ले जाना घाट पर उतारना और पोत पर लादना।		कार्गो को पत्तन के बाहर से सीधे लाना और घाट पर उतारना और पोत पर लादना।	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
9	इस्पात बार/छड़े/ट्यूब/पाइप	124	74	127.39	76.43	209.34	125.60	83.66	50.20
10	इस्पात सीआर कॉयल	156	94	157.32	94.39	255.37	153.22	94.39	56.63
11	ग्रेनाइट ब्लॉक	160	96	274.02	164.41	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
12	एचआर कॉयल	94	56	137.20	82.32	190.30	114.18	51.46	30.88
13	बैरीटस-जे.बैग	201	121	87.56	52.54	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
14	परियोजना कार्गो (मशीनें, पवनचक्की की उत्खनक सहित)	571	343	327.24	196.34	596.99	358.19	271.46	162.88

**टिप्पणियां:**

- घाट शुल्क, भंडारण प्रभार और अन्य विविध प्रभारों की उगाही पत्तन द्वारा प्रचलित दरमानों पर जारी रहेगी।
- तट प्रहस्तन परिचालनों के प्रभारों में कार्गो को/से हुक प्वाईट पर व्यवस्था और प्राप्त करना, घाट से स्टैक-यार्ड और इसके विपरीत अंतर-मॉडल परिवहन शामिल हैं और इसमें परेषिती के परिसर से पत्तन को या इसके विपरीत कार्गो को प्राप्त करना और सुपुर्दगी करना शामिल नहीं है। तथापि, शुल्क बल्क कार्गो का बैगन में लदान/से उतराया के लिए अतिरिक्त प्रभार देय होते हैं, जैसा अनुसूची 3.1.3 में निर्धारित है।

- (iii). तट प्रहस्तन प्रभारों में पत्तन के दरमानों के अनुसार पत्तन को देय 4/- रु. प्रति एमटी का उजरती दर प्रोत्साहन और 1/- रु. प्रति एमटी की दर से विशेष उगाही शामिल है। तथापि, इसमें पत्तन के देय घाटशुल्क, विलंब शुल्क, भंडारण प्रभार, प्लेट के लिए लाइसेंस शुल्क और अन्य विविध प्रभार शामिल नहीं हैं।
- (iv). सेवा कर/ जीएसटी सहित सभी कर और प्रशुल्क, समय-समय पर जैसे लागू हों, अलग से दिये जायेंगे।
- (v). (क). वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के लिए प्रासंगिक सूचकांकित अप्रेंट प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम स्तर होगा। उपर्युक्त प्रशुल्क नीचे टिप्पणी (ख) और (ग) में दिए गए सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा।
- (ख) प्रशुल्क अधिकतम सीमाओं को मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाता है परंतु प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी और 31 दिसंबर के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। प्रशुल्क में अधिकतम सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क की अधिकतम सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- (ग). शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, लाइसेंसधारक एजेंट अप्रेंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी शुष्क बल्क कार्गो के लिए पत्र सं. पीडी- 110033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 06 जून 2016 द्वारा बर्थिंग नीति में यथा निर्धारित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, प्रासंगिक प्रशुल्क के साथ प्रत्येक वस्तु के लिए अधिसूचित निष्पादन मानक की उपलब्धि पर लाइसेंसधारक एजेंट परिचालन के दूसरे वर्ष से 60 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन की बजाय 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार है। इस प्रयोजन के लिए, परिचालक स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों हों के लिए प्रत्येक कार्गो हेतु अर्जित कार्गो वार औसत कार्य निष्पादन मानक के व्यौरों के साथ परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर संबद्ध महापत्तन न्यास का रूख करेगा।
- (घ) सीएचपीटी परिचालक द्वारा कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि का, परामर्शदाता नियुक्त करते हुए, यदि अपेक्षित है तो, एक माह की अवधि में निर्धारण करेगा। लाइसेंसधारक एजेंट को सीएचपीटी की लिखित पुष्टि पर लाइसेंस एजेंट 60 प्रतिशत की बजाय 100 प्रतिशत सूचकांकन के लिए आवेदन कर सकता है कि उसने अप्रेंट प्रशुल्क के साथ अधिसूचित निष्पादन मानक प्राप्त कर लिए हैं।
- (ङ) यदि पत्तन पुष्टि करता है कि परिचालक ने पिछले 12 महीनों में प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्य निष्पादन मानक प्राप्त नहीं किए हैं, लाइसेंसधारक एजेंट 100 प्रतिशत डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के लिए हकदार नहीं होगा। लाइसेंसधारक मानक प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2016 के खंड 2.10 में यथा निर्धारित 60 प्रतिशत सूचकांकन के साथ प्रशुल्क की वसूली जारी रखेगा।
- (vi). यदि इस प्रशुल्क अनुसूची में उल्लिखित कार्गो से इतर कोई नया कार्गो प्रहस्तित होता है, तो उसी किस्म, प्रहस्तन विधि और उत्पादकता मानकों के कार्गो के लिए प्रभारों को अपनाया जायेगा।

-----

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 11th December, 2017

**No. TAMP/77/2016-CHPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at CHPT, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority For Major Ports****Case No. TAMP/77/2016-CHPT****Chennai Port Trust****...Applicant****QUORUM**

- (i) Shri T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**(Passed on this 14<sup>th</sup> day of November 2017)

This case relates to a proposal received from Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at CHPT.

2. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No. PD-11033/73/2013-PT (pt), dated 14 June 2016 has forwarded the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 to be effective from 01 August 2016. Subsequently, MOS vide its letter No. PD-11033/73/2013-PT, dated 7 October 2016 read with 17 October 2016 has issued the Guidelines for determination of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operation as a policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. The said guidelines have been notified by this Authority under the letter no. 407 dated 15 November 2016.

3. A workshop was held on 5 November 2016 on the Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Port Trusts under Section 42 (3) of the Major Port Trusts Act, 1963, issued by the MOS. Senior Officials of all the Major Port Trusts including CHPT, participated in the said workshop.

4.1. In this backdrop, CHPT has come up with a proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations in December 2016. The CHPT vide its email dated 19 December 2016 has forwarded a proposal duly furnishing draft Scale of Rates (SOR) along with conditionalities governing the SOR and proposed Performance Standards.

4.2. The main points made by CHPT in its proposal dated 19 December 2016 are summarized below:

- (i) The proposal for fixation of normative tariff for carrying out Stevedoring and Shore handling operations by private licensed agencies at CHPT is formulated based on the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore handling operations issued by Ministry of Shipping and also taking into account the port specific conditions prevailing at CHPT.
- (ii) The approach/methodology adopted for preparation of the proposal and deviations from the guidelines along with justification, is furnished alongwith the proposal.
- (iii) The Cost Statements, proposed draft Normative Tariff Schedule along with Definitions, Performance Standards and Notes are furnished.
- (iv) The comments from Chennai Port Stevedores' Association (CPSA) vide its letter dated 28.11.2016 received during the course of preparing the proposal is furnished.

4.3. The highlights of the proposal, approach/methodology adopted and deviations from the guidelines along with justification as furnished by CHPT in its proposal are as follows:

- (i) **Cargo Profile:**

- (a) As per the Guidelines, the Dry Bulk cargo and Break Bulk cargo are classified under 12 groups each. The actual cargo handled by the Chennai Port during the last 3 years fall under 9 groups in respect of Dry Bulk cargo and 6 groups in respect of Break Bulk cargo. It was observed that the productivity of individual cargo varies due to various densities of cargo, method of handling, etc.

- (b) As per the Guidelines, same norms have been suggested for both import and export of a cargo. But, in reality, the method of handling for import cargo will vary for the same cargo when exported, depending on various factors like aggregation of cargo, type of equipment used for import and export, etc. leading to variation in productivity. Similarly, certain cargoes require various operations like slinging, dragging, unlashings, lifting, etc. during import, which is done before they are landed on the wharf. On the other hand, the same cargo that is exported is directly lifted and stored into an empty hatch. Most of the times the export cargo is pre slung which enables faster stowage leading to higher productivity. Therefore, there will be variation of productivity norms for the same cargo that is imported or exported. Further, in CHPT, some of the cargoes are only exported and some other cargoes are only imported.
- (c) For the reasons stated above, the normative tariff for stevedoring and shore handling operations at CHPT has been proposed for individual commodities and for import and export separately. Based on the cargo handled during the last 3 years, tariff has been proposed for 33 individual commodities, viz. 19 commodities under Dry bulk category (13 import and 6 export) and 14 commodities under Break bulk category (8 import and 6 export). If any new cargo is handled in future, the charges for the cargo with similar nature, handling method and productivity norms will be adopted.

(ii) **Handling Method:**

- (a) The Guidelines envisage handling of dry bulk cargo using Ship Crane or Shore Crane or Harbour Mobile Crane (HMC) or combination of these. At CHPT, the dry bulk cargo is handled through Ship Crane or HMC or rarely by wharf crane. The HMC is provided by the Private operator for which HMC hire charges are payable based on actual deployment, at TAMP approved rates and Performance standards. The norms for handling cargo using HMC is also incorporated in the Agreement entered with the Private operator. Hence, the tariff for stevedoring operations for dry bulk cargo has been separately worked out for two methods of operations, viz. (i) using Ship Crane and (ii) using HMC.
- (b) For break bulk cargo, the guidelines envisage handling with only Ship crane and HMC has not been mentioned. Accordingly, the tariff for stevedoring operations for break bulk cargo has been worked out for handling with Ship crane only.
- (c) In respect of Shore handling, the guidelines provide for calculation of tariff for dry bulk cargo under 5 methods and for break bulk cargo under 4 methods. As hoppers are rarely used at CHPT, the two methods of operations involving use of hoppers have not been considered as separate methods. However, charges for using Hopper is separately given as additional tariff.
- (d) The guidelines also provide for calculation of shore handling charges for the distance of 'within 1 km.' and 'beyond 1 km.' separately, under three methods. But as per the geographical profile of CHPT, the average distance for transportation of cargo within the port limits is around 1.5 km., which has been considered for fixing charges for shore handling operations.
- (e) The tariff for Shore handling operations for both dry bulk cargo and break bulk cargo have been worked out separately under the three methods of operation, viz. (i) cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery and vice versa, (ii) cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery and vice versa and (iii) cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery and vice versa.
- (f) Method 1, i.e. 'cargo unloaded onto trucks and moved to storage yard within port premises' is not considered for handling dry bulk cargo with HMC as the grab capacity is more than the Truck capacity. Likewise, on the export side, direct loading of dry bulk cargo from truck onto vessel is not feasible either with Ship Crane or HMC. Hence, Method 1 is not considered for export of dry bulk cargo.
- (g) The guidelines do not prescribe norms for railway operations. However, in CHPT some cargo are received/ dispatched through rail mode. Hence, separate charges applicable for rail loading/unloading operations have been calculated, which will be payable in addition to the shore handling tariff wherever rail loading / unloading activity is involved.

(iii) **Optimal capacity:**

- (a) The optimal capacity per shift for handling with Ship crane in respect of 33 individual commodities have been considered based on last 3 years' average actual productivity with minor adjustments to take care of the change in cargo profile and volume of cargo handled during the last 3 years. Since norms proposed by CHPT are based on the performance of the Port during the last 3 years under port specific conditions, the same is considered in terms of clause 1.8 of the guidelines.
- (b) For handling the dry bulk cargo using HMC, TAMP approved Performance Standards and incorporated in the Agreement entered with the HMC operator has been considered. The No. of HMCs has been considered as two per vessel for arriving at the optimal capacity per shift.

(iv) **Equipment Norms:**

(a) **Stevedoring:**

- (i) The guidelines stipulate a norm of one Dozer per hatch for handling dry bulk cargo. However, considering the nature of cargo, Dozer / Pay loader / Poclain has been considered for on-board operations. No. of equipment has been increased/ decreased for some cargo depending on nature of cargo and operational requirements. Special type Lotus / Orange Peel grab has been taken for HMS and shredded scrap. For HMC operation, two nos. Dozer / Payloader / Poclain has been taken for each HMC.
- (ii) The guidelines stipulate a norm of 1 DFLT per hatch for handling break bulk cargo. However, considering the nature of cargo, lower / higher capacity equipment has been considered for on-board operations. No. of equipment has been increased / decreased for some cargo depending on nature of cargo and operational requirements. Spreader has been considered for Excavator and Project cargo.

(b) **Shore handling:**

- (i) The norms prescribed in the guidelines towards equipment requirement for shore handling operations when Ship Cranes are used for loading / discharge of cargo has been modified taking into account the nature of cargo and operational requirement. Type of equipment, capacity have been modified based on handling requirement and wherever necessary no. of equipment has been increased / decreased based on nature of cargo. No. of Trucks for transportation has been considered based on the average distance of 1.5 km. and the nature & density of the cargo.
- (ii) However, when HMCs are used for loading / discharge of cargo, the cargo has to be evacuated from the wharf quickly for achieving the full productivity of HMC. Hence, more number of equipment has been considered for shore handling operations to match the higher productivity of HMC.
- (iii) The handling equipment considered for all the cargoes are for landing the cargo from the vessel and movement to the Stack yard or transit area and vice versa only. Subsequent movement of the cargo for wagon loading or loading onto the trucks for delivery or vice versa is not included. Equipment requirement for wagon loading / unloading at common railway siding has been considered separately.

(v) **Equipment Hire Charges:**

- (a) The equipment hire charges for various equipment has been considered based on the feedback received from the trade on the existing market rates, in line with clause 3.5.6 and 4.5.6 of the guidelines. [A statement showing equipment hire charges considered for various equipment is furnished by CHPT].
- (b) The hire charges in respect of HMC has been considered at the rates approved by TAMP for the existing HMC operator at CHPT, viz. M/s.Global Port Solutions with annual escalation applicable for the year 2016-17.
- (c) As per the norms prescribed in the guidelines, the equipment hire charges are to be considered on per shift basis. However, taking into account the feedback from the trade and practice followed, the hire charges for Grabs, Trucks 40 T, Hopper and Taurpalin have been considered on 'per M.T.' basis.

(vi) **Labour Cost:**

- (a) As per the guidelines, the labour deployment for stevedoring operations shall be as per the norms prescribed by the National Industrial Tribunal Award. At CHPT, the NIT Award has been implemented in toto with effect from 21.9.2015 as per the orders of the High Court. Accordingly, the manpower requirement for stevedoring operations has been considered as per the existing deployment norms followed by the Port.
- (b) For handling dry bulk cargo with Ship crane, the no. of hooks has been considered as per the guidelines. For handling dry bulk cargo with HMC, the no. of hooks has been considered as 2 at par with the no. of HMCs. For handling break bulk cargo with Ship crane, the no. of hooks has been considered as 3 for all commodities.
- (c) The charges for deployment of labour for stevedoring operations has been considered at the rates approved by TAMP in the revised Scale of Rates (SoR) effective from 9.11.2016. An increase of 15% on the SoR rate has been considered towards Wage Revision for Class-I to IV employees of all Major Ports due from 1.1.2017.
- (d) As per the SoR of CHPT, the piece rate incentive shall be paid by the stevedores at actuals. The piece-rate incentive per shift per worker has been considered based on the actual piece-rate incentive paid from 15.10.2015 to 30.9.2016 and included in the estimated labour cost. [The detailed working for Piece Rate Incentive is furnished by CHPT].
- (e) The labour cost for shore handling operations in this proposal has been considered as per the norms, i.e. 5% and 10% of the equipment hire charges for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively to meet the labour requirement at wharf and stack yard.
- (f) As per Section-4, Sl. No. 4.2 of the revised SoR of CHPT implemented from 9.11.2016, a piece-rate incentive of `4/- per M.T. is payable for receipt/ delivery/ inter-carting, except in the case of direct delivery/ shipment. Accordingly, `4/- per M.T. has been added to the labour cost for shore handling operations under Methods 2 & 3 of Shore handling operations.
- (g) As per Section-4, Sl. No. 4.3 of the revised SoR of CHPT implemented from 9.11.2016, a special levy of `1/- per M.T. is payable towards wage revision arrears on all cargo involving deployment of cargo handling workers and collected through Import/ Export Applications. Accordingly, `1/- per M.T. has been added to the labour cost for shore handling operations under all the 3 methods.

(vii) **Revenue Requirement & Tariff:**

- (a) The operational overheads, administrative overheads and margin have been considered as per the norms prescribed in the guidelines to arrive at the Revenue Requirement on per shift basis for various commodities.
- (b) The normative tariff for individual commodities has been calculated on per M.T. basis by dividing the Revenue Requirement per shift with the optimal capacity per shift.

(viii) **Proposed draft Normative tariff schedule:**

- (a) The proposed draft normative tariff schedule has been framed based on the rates arrived for Stevedoring and Shore handling operations under different methods of handling.
- (b) Definitions and Notes have been proposed based on Stevedoring and Shore Handling Policy 2016, Guidelines for determination of Normative tariff for Stevedoring and Shore handling operations 2016, Terms & Conditions in the SoR of CHPT and methodology followed for arriving at normative tariff.
- (c) As per the Guidelines (clause 7.1), the Licensed Agents would be entitled to 100% WPI indexation on achievement of Performance standards as prescribed in the Berthing Policy issued by the MoS vide letter dated 16.6.2016. However, in order to give minimum inconvenience to the Trade and based on the discussions held in the TAMP workshop, the optimal capacity arrived based on average performance for the last three years has been taken as the Performance Standards in the proposed draft Normative tariff schedule for 100% WPI indexation.
- (d) The charges for use of Hopper and charges for wagon loading/ unloading operations at Railway siding have been prescribed as additional tariff items.

- (e) The normative tariff does not include cost for deployment of additional / specialized equipments and services like bagging, etc. which the stevedores may render at the request of the importer / exporter. A note in this regard has been included in the proposed draft Normative tariff schedule.

(ix) **General:**

- (a) The Guidelines do not prescribe any format for cost statements. Based on the guidelines and inputs obtained, the following cost statements have been prepared and furnished:
- (i) Statement showing productivity norms as per Guidelines vis-à-vis norms considered for normative tariff fixation.
  - (ii) The estimation of equipment hire charges for dry bulk cargo and break bulk cargo for stevedoring operation.
  - (iii) The estimation of equipment hire charges for dry bulk cargo and break bulk cargo for shore handling operation.
  - (iv) The estimation of labour charges for dry bulk cargo and break bulk cargo for stevedoring operation.
  - (v). The estimation of labour charges for dry bulk cargo and break bulk cargo for shore handling operation.
  - (vi) Determination of normative tariff for dry bulk cargo and break bulk cargo for stevedoring operation.
  - (vii) Determination of normative tariff for shore handling operation for dry bulk cargo and break bulk cargo handled with ship crane.
  - (viii) Determination of normative tariff for shore handling operation for dry bulk cargo and break bulk cargo handled with HMC.
  - (ix) Determination of normative tariff for wagon loading / unloading at common railway siding
  - (x) Consolidated Normative Tariff Schedule for Stevedoring and Shore handling operations under different handling methods.
- (b) The Guidelines do not cover norms for handling automobiles and other break bulk cargo in RoRo vessels with own wheels or using MAFL. Hence, the present proposal does not cover these operations, for which a separate proposal will be submitted in due course.
- (c) At CHPT, the containers are handled by the private terminal operators on BOT basis. However, the Port is handling small quantum of containers, around 2000 containers per annum, mostly coastal containers. The normative tariff for the containers will be worked and a separate proposal will be submitted in due course.

4.4. The CHPT has also furnished the 'Performance Standards' and 'Tariff Schedule for Dry Bulk Cargo (by using Ship Crane, Harbour Mobile Crane), additional charges and Break Bulk Cargo' along with its proposal. The details of Performance Standards and Tariff Schedule for Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo are given below:

**A. Performance Standards**

- (i) Dry Bulk Cargo

Sl. No.	Commodity	Productivity per shift (in M.T.)	
		Using Ship Crane	Using Harbour Mobile Crane
<b>A</b>	<b>Import</b>		
1	Ammonium Sulphate	2000	8333
2	Muriate of Potash	2000	8333
3	Rock Phosphate	2000	8333
4	Sulphur	1800	8333
5	Urea	1400	8333
6	Silica sand	1400	8333
7	Dolomite	4200	8333
8	Limestone	3400	8333
9	Iron Ore Pellet	3300	8333

10	Gypsum	3000	8333
11	Food grains	1400	8333
12	Shredded Scrap	1800	8333
13	Heavy Melting Scrap	750	8333
<b>B</b>	<b>Export</b>		
14	Food grains (Maize, Raw sugar, etc.)	700	8333
15	Barytes	3400	8333
16	Cobble Stones	2400	8333
17	Mil Scale	3500	8333
18	Cement clinkers	3700	8333
19	Ferro slag	3500	8333

## (ii) Break Bulk Cargo

Sl. No.	Commodity	Productivity per shift (in M.T.)
<b>A</b>	<b>Import</b>	
1	Steel bar/tubes/ pipes	850
2	Steel CR Coil	1700
3	Steel Plate	1400
4	Steel Billet	850
5	HR Coil	2300
6	Excavator	450
7	Project cargo (including Machinery)	450
8	Logs	700
<b>B</b>	<b>Export</b>	
9	Steel Billet/bar/ tubes/ pipes	1000
10	Steel CR Coil	1200
11	Granite Block	1000
12	HR Coil	2300
13	Barytes - J. Bags	1200
14	Project cargo (including Machinery, Windmill & Excavator)	250

**B. Proposed Scale of Rates:**

## (i) Dry Bulk Cargo

(a) Using Ship Crane

(Rate per M.T. in ₹)

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations	Shore handling operations		
			Method 1	Method 2	Method 3
<b>A</b>	<b>Import</b>		Cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery
1	Ammonium Sulphate	107	78	110	34
2	Muriate of Potash	107	78	110	34
3	Rock Phosphate	107	78	110	34
4	Sulphur	150	103	142	41
5	Urea	114	82	113	32
6	Silica sand	130	152	230	80
7	Dolomite	77	52	82	32
8	Limestone	83	63	100	38
9	Iron Ore Pellet	110	82	119	39
10	Gypsum	88	53	76	25
11	Food grains	131	111	153	44



12	Shredded Scrap	199	109	196	89
13	Heavy Melting Scrap	285	133	179	47
<b>B</b>	<b>Export</b>		Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks	Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf, unloaded at wharf and loaded onto vessel	Cargo directly brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel
14	Food grains (Maize, Raw sugar, etc.)	212	Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible.	298	80
15	Barytes	94		147	51
16	Cobble Stones	97		138	50
17	Mil Scale	92		97	37
18	Cement clinkers	90		92	36
19	Ferro slag	92		97	37

(b) Using Harbour Mobile Crane

(Rate per M.T. in ₹)

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations	Shore handling operations		
			Method 1	Method 2	Method 3
<b>A</b>	<b>Import</b>		Cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery
1	Ammonium Sulphate	92	Direct unloading on to Trucks is not feasible since Grab capacity of HMC is more than Truck capacity.	127	20
2	Muriate of Potash	92		127	20
3	Rock Phosphate	92		127	20
4	Sulphur	97		130	22
5	Urea	90		127	20
6	Silica sand	92		127	20
7	Dolomite	92		127	20
8	Limestone	92		127	20
9	Iron Ore Pellet	97		127	20
10	Gypsum	92		127	20
11	Food grains	92		127	20
12	Shredded Scrap	112		139	32
13	Heavy Melting Scrap	101		111	13
<b>B</b>	<b>Export</b>		Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks	Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf, unloaded at wharf and loaded onto vessel	Cargo directly brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel
14	Food grains (Maize, Raw sugar, etc.)	92	Direct loading from Trucks to the vessels using HMC grab is not practically feasible.	116	16
15	Barytes	97		116	16
16	Cobble	92		116	16

	Stones			
17	Mil Scale	97		116
18	Cement clinkers	97		116
19	Ferro slag	97		116

(c) Additional charges

Sl. No.	Particulars	Rate per M.T. (in `.)
1.	Use of Hopper for unloading of cargo	45
2.	Wagon Loading at Railway siding	36
3.	Wagon Unloading at Railway siding	59

(ii) **Break Bulk Cargo**

(Rate per M.T. in ₹)

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations	Shore handling operations		
			Method 1	Method 2	Method 3
<b>A</b>	<b>Import</b>		Cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery	Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery
1	Steel bar/tubes/ pipes	169	155	279	126
2	Steel CR Coil	139	143	257	116
3	Steel Plate	169	124	202	80
4	Steel Billet	169	155	279	126
5	HR Coil	127	150	210	61
6	Excavator	389	96	103	29
7	Project cargo (including Machinery)	427	244	427	185
8	Logs	341	NA	367	212
<b>B</b>	<b>Export</b>		Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks	Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf, unloaded at wharf and loaded onto vessel	Cargo directly brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel
9	Steel Billet/bar/ tubes/ pipes	178	143	250	108
10	Steel CR Coil	197	171	279	110
11	Granite Block	175	275	NA	NA
12	HR Coil	127	150	210	61
13	Barytes - J. Bags	255	102	NA	NA
14	Project cargo (including Machinery, Windmill & Excavator)	768	379	703	326

4.5. The comments of Chennai Port Stevedores' Association (CPSA) vide its letter dated 28 November 2016 as forwarded by the port alongwith its proposal are as follows:

- (i) Neither TAMP nor CHPT have the legal standing to fix stevedoring and Shore handling tariff nor do they have requisite knowledge to accurately determine various cost elements in the complicated process of establishing a commodity wise tariff for onbroad stevedoring. Broadly, we are not against the New Stevedoring Policy objectives and welcome the move of the Ministry to streamline stevedoring and shore handling operations.

- (ii) On the issue of a Combined license for both shore and on board operations, it is pointed out that traditional stevedoring operations are upto hook point while discharging and from the hook point while loading. All other activities come under shore handling. Compelling stevedores to mandatorily perform shore operations would be unfair and illegal and the conditions of the license must allow licensees to either perform on board or on shore operations or both, only as required.
- (iii) In the case of General cargo stevedoring for Liner Cargo where Port Trusts are the legal bailees of the cargo, it is legally impossible to insist that the on board stevedore also undertake the on shore logistics. This is relevant whenever there are multiple receivers of shippers, each having individual contracts with different companies.
- (iv) With regard to fixing of a normative tariff, each cargo operation is unique and could have a number of different ways of handling. Taking a weighted average will lead to unrealistically high or low rates, which may not serve any useful purpose.
- (v) It is our considered opinion that TAMP does not have the wherewithal to fix Normative Tariff for Stevedores cum Handling License holders.
- (vi). With respect to the Guidelines for determination of Upfront Tariff, the following parameters have not been considered.
  - (a) In 3.3 optimal capacity is to be calculated on per shift basis for each cargo to be handled. It is well known and documented fact that in all Ports, in a shift of 8 hours only 5 hours of work takes place with the gangs arriving late, taking extended breaks and leaving early. How does the tariff account for this?
  - (b) In 3.4, how can Capital Cost not be accounted for? Many stevedores have spent crores of Rupees building assets for smooth and efficient handling. Hire rates in various Ports will not be reflective of TAMP's own formula of ROCE + 16 %, how will the Tariff account for this?
  - (c) In 3.4.1 and 3.4.2, no allowance has been made for different vessel sizes, speed of cranes (depending on number of generators operating as per charter party terms), speed of luffing and slewing of the cranes, hatch opening sizes, tween deck sizes, tween deck openings based on coamings or if flush tween, length of hatch, position of frames affecting the stow or removal, position of Australian ladders affecting the handling, multiple stows and restows, shifting etc., How will the tariff account for this?
  - (d) In 3.4.2, Annexure 6 is totally inadequate. Each break bulk cargo has unique cargo handling equipment requirements. For example, Chennai Port's number one client, Hyundai Motors will not allow wire rope slings to be used to discharge CR Steel Coils in order to prevent the slightest of chafing damage. Expensive cored, web slings, imported from Korea are used. This normative Tariff does not cover such expensive equipment. Silica sand used by St.Gobain Glass and imported in Jumbo bags, cannot be handled by hooks. Expensive webbed, net slings need to be manufactured for this handling. Steel slabs have to be handled by heavy chain slings, these are very expensive. Also long steel plates (12+ meters) need 2 forklifts to lift and place. Project cargoes need spreader bars of varying capacities and lengths to prevent chafing and compression damage. Annexure 7 does not cover use of magnets for Steel scrap cargoes or expensive orange peel, claw grabs. Size of grabs and use of payloaders inside the hatch, for handling bulk cargo depends on the capacity of the cranes and size of hatches apart from nature of cargo (hygroscopic or free flowing or hardened etc). This list of inadequacies is endless!!!!
  - (e) In 3.5, no allowance has been made for use of private labour for lashing and unlashng activities which the Trust supplied labour will not perform. No allowance has been made for dunnage debris clearance or hatch sweeping and cleaning costs which are to be done by the stevedore. Each stevedore has his own allowance for administration and operational overheads. Contracts demand extensive insurance cover, which is expensive and such costs are included in the stevedoring rates. One room, fly by night stevedores cannot be clubbed with large organizations having a large number of staff. 20 % may be acceptable for PPP projects, under the MCA calculation but is incorrect for ongoing stevedoring operations.
  - (f) In 4.5, it has been written that per shift productivity per 4.3 is to be achieved. It is pertinent to point out that the cost of paying incentive or "speed money" to the Port labour has not been factored. Without the payment of this money, the Port labour will only perform to the DATUM requirements. As an example, at Chennai Port, OFFICIAL DATUM for Granites is 221 MT per 7.5 hours whereas TAMP guidelines have stated 500 MT per shift per hook. For Steel Coils at Chennai, Datum is 394 MT whereas TAMP norms are 1360 MT. The actual average productivity at Chennai for Coils is

900 MT's!!! Such a dichotomy, cannot exist. The DATUM levels must be changed, to reflect current requirements and must be done in consultation with the Labour Unions before embarking on such an exercise, otherwise your efforts will only serve to increase illegal demands by the labour leading to increased costs which will not covered by your tariff calculation.

- (g) In 4.5.7, it is written that 5 % and 10 % of equipment hire for bulk and break bulk respectively is sufficient for estimating labour cost. We have no idea how TAMP opines that such a broad normative fixing is appropriate? Each cargo demands a specified number of labour to work with and no percentage allowance can suffice.
- (h) In 5, TAMP has allowed 20 % as Allowable margin. It is for each individual stevedore to decide what margin he wants to work at, as enshrined in our Fundamental Rights.
- (i) In 7 there is mention of Performance Linked Tariff and achieving Performance standards. Majors Ports are custodians of the land and accesses, there are huge downstream issues such as last mile connectivity which are not in the control of the stevedore. All these are factored in by the stevedore while quoting a rate. Port Trusts have to be held accountable for their own failures, which are numerous. All liability and blame cannot be fixed on the stevedore and this cannot be left to the Port Trusts, which are liable to misuse this authority.
- (j) For ease of understanding, attached is a graphic detailing the complexity of granite and steel cargo operations at Chennai Port and thus the futility of Chennai Port in attempting to fix the normative tariff.
- (k) These are but a few inconsistencies in the guideline document and we urge you NOT to undertake this futile exercise of fixing normative tariffs for stevedoring.
- (l) For a historical perspective of our efforts thus far, we the stevedores are signatories to the 12(3) settlement at the time of the merger of the DLB with Chennai Port to form the Cargo Handling Division (CHD). No operational changes, including Tariff fixation can be made without the involvement of the Unions and the Stevedores especially in changing the DATUM levels.
- (m) We are, therefore, unable to agree to any tariff fixation, at this time, based on the submissions above, which are a few of the issues that need to be dealt with. Furthermore, unless datum changes are made, any exercise undertaken will be futile.

5.1. While acknowledging the proposal to CHPT vide our letter dated 21 December 2016, the CHPT was requested to furnish the copy of the Minutes of the Board meeting approving the proposal in reference. The CHPT was informed about the list of users / user organisations to whom the proposal is being circulated and was also requested to furnish the list of any other major users/ organizations/ stevedores who may have to be consulted in this case.

5.2. In response, the CHPT vide its e-mail dated 29 December 2016 has furnished the list of additional users/ organisation bodies/ stevedores to be consulted in the case in reference.

5.3. With regard to the approval of the Board, the CHPT vide its letter dated 11 April 2017 has forwarded the extract from the Minutes of the Board Meeting held on 20 February 2017. As seen from the document, the Board has resolved to approve the proposal for normative ceiling tariff for fixation of Stevedoring and Shore Handling charges, comprising of methodology, cost statements and draft ceiling tariff schedule with definitions, performance standards and notes to tariff schedule and also to ratify the submission of proposal to TAMP. Further, the Board has also resolved that any changes/ modification required in the proposal as per directions of MOS/ TAMP or based on the comments from users may also be carried out and sent to TAMP and a proposal for ratification be submitted to the Board in the next Board Meeting.

5.4 Subsequently, the CHPT vide its letter dated 19 June 2017 has furnished the Board resolution ratifying the revised proposal furnished by CHPT to TAMP in April 2017.

6. In accordance with the consultative process prescribed, a copy of the CHPT proposal dated 19 December 2016 was forwarded to the concerned users/ user organizations including the users/ user organizations as suggested by CHPT vide our letters dated 21 December 2016 and 03 January 2017 seeking their comments. Some of the users / user organisations have furnished their comments which was forwarded to CHPT as feedback information. After reminders dated 24 February 2017 and 4 April 2017, the CHPT has responded vide its letter dated 11 April 2017.

7.1. In the meantime, considering that the proposal is under consultation and as it may take some more time to dispose of the case and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority vide its Order dated 8 February 2017 has granted ad-hoc approval to the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port as an interim arrangement, pending fixation of final rates by this Authority after completion of the consultation process. This Authority has also directed that the final rates to be approved by this Authority will have a prospective effect and that the interim rate adopted in an ad-hoc basis will be recognised as such and further that there will not be any question of refund / recovery, if any, in case of variation between ad-hoc rates and final rates.

7.2. The Notification and Order has been communicated to the CHPT and the concerned users / user organisation vide our letter dated 24 February 2017. The said Order has been notified in the Gazette of India Extraordinary (Part III Section 4) on 21 February 2017 vide Gazette No. 64.

8.1. The joint hearing on the case in reference was held on 17 February 2017 at the CHPT premises. At the joint hearing, the CHPT made a brief power point presentation on the proposal. At the joint hearing, the users/ user organisations and the CHPT have made their submissions.

8.2. As agreed at the joint hearing, the CHPT was requested vide our letter dated 24 February 2017 to consider revising its proposal based on the submissions made by the Stevedores/ users during the joint hearing.

9.1. After a reminder dated 3 April 2017, the CHPT vide its letter No.A.O.(SoR)/10611/ 2015/FR dated 11 April 2017 has furnished its revised proposal based on the comments received from the CPSA. A comparative position of the original proposal dated 17 December 2016 vis-à-vis revised proposal dated 11 April 2017 in reference is detailed below.

(i) **Productivity Norms**

The optimal capacity per shift has been reviewed in respect of some of the cargoes for handling with ship's crane. A comparative details are given below :

Sl. No.	Commodity	Norms per shift as per proposal dated 17.12.16 (in M.T.)	Revised norms per shift as per proposal dated 11.04.2017 (in M.T.)
<b>I</b>	<b>Dry bulk cargo</b>		
<b>A</b>	<b>Import</b>		
1	Ammonium Sulphate	2000	1500
2	Sulphur	1800	1200
3	Urea	1400	1200
4	Shredded Scrap	1800	1350
5	Heavy Melting Scrap	750	525
<b>II</b>	<b>Break Bulk</b>		
<b>A</b>	<b>Import</b>		
1	Steel bar/Tubes/Pipes	850	560
2	Steel plate	1400	1000
3	HR Coil	2300	2125
4	Excavator	450	250
5	Project Cargo	450	250
<b>B</b>	<b>Export</b>		
1	HR Coil	2300	2000
2	Project Cargo	250	100

(ii) **Equipment Norms:**

One no. 10 T Pay loader has been included as additional equipment for Heavy Melting Scrap in respect of stevedoring operations for handling with ship's crane. A comparative statement in respect of heavy melting scrap as per the proposal dated 17 December 2016 vis-à-vis revised proposal is given below:

Commodity / Commodity Group	As per Guidelines	Handling with ship's crane	
		Equipment as per proposal dated 17.12.16	Equipment as per Revised Proposal
Heavy Melting Scrap	3 Nos. Excavators	1 No. - 5T Dozers 3 Nos. Excavators	1 No. - 5T Dozers 3 Nos. Excavators 1 No.-10T Payloader

(iii) **Scale of Rates.**

With the above effect in change in performance norms and equipment, the Cost Statements and the draft Normative Tariff Schedule has been revised accordingly. A Comparative statement of draft normative tariff as per the original proposal dated 17 December 2016 vis-à-vis revised proposal dated 11 April 2017 is as under :

(i) **Dry Bulk Cargo**Using Ship Crane

(Rate per M.T. in ₹)

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations		Shore handling operations					
				Method 1		Method 2		Method 3	
A	Import	As per proposal dated 17.12.16	As per Revised proposal	Cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery		Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery		Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery	
				As per proposal dated 17.12.16	As per Revised proposal	As per proposal dated 17.12.16	As per Revised proposal	As per proposal dated 17.12.16	As per Revised proposal
1	Ammonium Sulphate	107	126	78	103	110	144	34	42
2	Muriate of Potash	107	107	78	78	110	110	34	34
3	Rock Phosphate	107	107	78	78	110	110	34	34
4	Sulphur	150	199	103	153	142	208	41	57
5	Urea	114	125	82	96	113	130	32	36
6	Silica sand	130	130	152	152	230	230	80	80
7	Dolomite	77	77	52	52	82	82	32	32
8	Limestone	83	83	63	63	100	100	38	38
9	Iron Ore Pellet	110	110	82	82	119	119	39	39
10	Gypsum	88	88	53	53	76	76	25	25
11	Food grains	131	131	111	111	153	153	44	44
12	Shredded Scrap	199	243	109	144	196	259	89	116
13	Heavy Melting Scrap	285	408	133	190	179	252	47	64
B	Export			Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks		Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf, unloaded at wharf and loaded onto vessel		Cargo directly brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel	
14	Food grains (Maize, Raw sugar, etc.)	212	212	Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not		298	298	80	80

15	Barytes	94	94	practically feasible.	147	147	51	51
16	Cobble Stones	97	97		138	138	50	50
17	Mil Scale	92	92		97	97	37	37
18	Cement clinkers	90	90		92	92	36	36
19	Ferro slag	92	92		97	97	37	37

The draft normative tariff with regard to using HMC charge has not undergone any change as compared to the proposal submitted by CHPT dated 17 December 2016.

9.2. Further, CHPT has informed that the revised proposal has been placed before the Board of Trustees in the meeting held on 20 February 2017 and the Board *vide* B.R. No.152 approved the proposal and ratified the submission of proposal to TAMP. The Board has also approved to carry out changes/modifications in the proposal, if required, based on directions of TAMP and user comments and send the proposal to TAMP subject to ratification of the Board. A copy of the Extract of the minutes of the Board Meeting along with Board Resolution has been furnished along with proposal dated 11 April 2017.

10. Based on the preliminary scrutiny of the revised proposal dated 11 April 2017, it was observed that there are considerable information gaps/deviation in the productivity norms and the proposed normative tariff in the proposal of CHPT. The CHPT was, therefore, *vide* our letter dated 05 June 2017 requested to furnish requisite information/clarification. After reminders dated 29 June 2017, 08 August 2017 and 18 August 2017, the CHPT *vide* its letter dated 28 August 2017 has furnished the additional information/clarification sought by us. The information/ clarification sought by us and the response of CHPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Response from CHPT
1.1	As per clause 3.3 of the guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore handling operation, 2016, the optimal capacity is to be calculated on per shift basis for each of the cargo that is to be handled based on the productivity norms set out for both dry bulk and break bulk cargoes as given at Annex-III and IV of the said guidelines. However, the performance norms proposed by CHPT are not as per the norms prescribed in the <i>ibid</i> guidelines. The CHPT has stated that, in reality, the method of handling for import cargo will vary for the same cargo when exported depending on the various factors like aggregation of cargo, type of equipment and other operation issues like slinging, dragging, unlashings, lifting etc. Hence, different productivity norms for Import and Export are proposed separately based on the cargo handling during the last three years. However, the CHPT is requested to note that the Guidelines do not differentiate between export cargo and import cargo. Presumably, the factor cited by CHPT regarding the handling of import cargo and export cargo would have been factored while finalising the productivity norms by the Government common for import and export. Therefore, the CHPT to propose productivity norms without classifying the cargo into Import and export cargo.	<p>In Chennai Port, wharf back up area of only 24.3 metres is available at each of the JD W berths where dry bulk cargoes are handled. Shore based infrastructure take up vital space on shore, reducing the availability of space for cargo aggregation / dumping. These factors play a significant role in unloading / loading operations of cargoes.</p> <p>The day light traffic restrictions in the city for entry / exit of heavy laden vehicles into / out of the port affect aggregation of export cargo.</p> <p>In view of the aforesaid, separate norms for export and import operations has been proposed based on the cargo profile of the Port, operational requirements and port specific conditions.</p> <p>Further, fixing separate norms for import and export would not affect the interest of the trade. The users also have not objected to the separate norms proposed by ChPT.</p> <p>Hence, TAMP is requested to consider the norms proposed by ChPT for import and export operations separately in terms of Clause 1.8 of the Ministry's Guidelines for determination of upfront tariff.</p>
1.2	The Nineteen Commodities proposed by CHPT in the dry bulk cargo to be grouped in to 12 dry bulk cargo groups	The tariff for stevedoring and shore handling operations at ChPT has been proposed for 33 individual commodities, viz. 19 commodities under Dry Bulk category (13 Import and 6 export) and 14 commodities under Break

	as per Annex. III of the guidelines	<p>Bulk category (8 import and 6 export).</p> <p>Fixing of a common norm for dry bulk cargoes by clubbing of norms for cargoes with varying densities, as provided in the Guidelines for upfront tariff, will lead to fixing higher rates for some cargo and lower rates for some other cargo.</p> <p>Hence, it is felt that grouping should not be insisted when the Port is in a position to prescribe cargo specific norms based on the cargo profile and handling methodology in existence at the Port.</p> <p>Further, the trade / users have not objected to the cargo wise norms proposed by ChPT.</p> <p>Hence, the cargo-wise norms proposed by ChPT may not be considered as deviation from the Guidelines and TAMP is requested to consider the same for fixing upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at ChPT.</p>
1.3	Comparing the productivity for dry bulk cargo given in the ChPT's proposal dated 17 December 2016 and the productivity norms considered in the revised proposal of 11 April 2017, it is seen that except for the productivity norms for some items of cargo, the productivity norms for the other items of cargo are maintained at the same level. The variation between the productivity norms given in the guidelines and the productivity norms considered in the April 2017 proposal is in the range of 30% to 60%. Similarly, the productivity norms for Break Bulk is also at wide variance with the norms prescribed in the guidelines. The CHPT to justify the variation for each of the items of Dry Bulk as well as Break Bulk Cargo.	<p>The productivity norms proposed during Dec 2016 was as per the average of last 3 years' cargo handled at ChPT. However, objections were raised by the stevedores against imposing these norms. Hence, based on the request of CPSA and discussions during the joint hearing, the norms of certain cargoes pointed out have been reviewed.</p> <p>During the joint hearing meeting held by TAMP at ChPT, TAMP advised the port to consider the representations of stakeholders; after which the norms and equipment details were modified and revised proposal has been submitted.</p>
1.4	The productivity norms for the other Bulk Cargo have been further reduced, in the April 2017 proposal as compared to December 2016 proposal for the corresponding items of Bulk Cargo. In this regard, it is seen that the CHPT has considered in toto, the productivity norms suggested by Chennai Port Stevedores Association (CPSA). The CHPT to give justification for accepting the productivity norms for each cargo suggested by CPSA. An analysis for accepting the productivity norms suggested by CPSA to be furnished.	
1.5	<p>The (cargo-wise) productivity norms prescribed in the guidelines for dry bulk cargo for stevedoring operations at Annex –II read with Annex-V is common productivity norms with reference to handling cargo by ship crane or shore crane or Harbour Mobile Crane (HMC) (100 tonnes as per the note under the Annex) or combination of these. The guidelines do not prescribe separate productivity norms for each handling equipment.</p> <p>The CHPT has, however, in its</p>	<p>In ChPT, one HMC of 100 T capacity is deployed through PPP mode which is operated by a private operator with productivity norms and rates approved by TAMP.</p> <p>Normally, the Ship Cranes and 100 T HMC are not deployed in tandem. All the cargo handled by the Port is not using HMC. The HMC is allotted only to the vessels which are feasible for handling with HMC in view of the port specific constraints like non-availability of back up area, traffic restrictions in the city for entry / exit of heavy laden vehicles into / out of the port, etc.</p> <p>Further, there is vast difference in the productivity norms approved by TAMP for HMC operation and norms prescribed in the Guidelines. Hence, adopting common norms for handling with HMC / ship crane is not feasible and would result in deviation of the performance norms prescribed in TAMP order for HMC operation. It is not feasible to have two different set of norms</p>



	<p>proposal, considered separate productivity parameters for handling by ship cranes and by HMC. The upfront tariff sought is also for two different methods of handling viz., ship crane and 100T HMC for stevedoring operations. The guidelines do not permit fixation of equipment-wise rate. The Productivity norms prescribed in the guidelines are based on the normative basis considering the optimal equipment handling (Ship cranes or shore cranes or HMC or combination of equipment). Moreover, the user agency particularly, in the shore handling activity, will get the same service whether the cargo in Stevedoring operations is handled with HMC or Ship crane etc. Hence, the CHPT to propose cargo wise single rate. Other Major Ports have also filed the proposal for fixation of upfront reference tariff following the norms prescribed and not based on individual handling equipment.</p>	<p>for the same vessel/cargo for different agencies, viz. HMC operator and Stevedoring Agent as it might invite unnecessary dispute among the HMC operator and agents.</p> <p>Further, loading of HMC hire charges for calculation of upfront tariff for all cargoes is also not appropriate when the cargoes/vessels do not engage the services of HMC.</p> <p>As such, ChPT after taking into consideration the practical issues, handling methods and operational conditions, has proposed separate norms for HMC and Ship Crane.</p> <p>Further, none of the users/trade have objected to the separate norms proposed by ChPT for Ship crane and HMC.</p> <p>For the reasons stated above, TAMP is requested to consider the productivity norms proposed by ChPT separately for Ship Crane and HMC which is realistic and acceptable to users/trade.</p>																																																										
1.6	<p>As far as the shore handling activity is concerned, the guidelines prescribe 5 methods for movement of cargo at shore at Clause 4.4.1 and 4.4.2 of the guidelines. Whereas, port has proposed shore handling rate linked to cargo handled by ship crane and 100T HMC which is not envisaged in the guidelines. Keeping in view the point no.(1.5), CHPT to propose a single tariff for handling cargo instead of linking it to the individual handling equipment so as to be in line with the Stevedoring &amp; Shore handling Guidelines.</p>	<p>The overall objective of the shore handling operations is to handle the cargo on shore to match the ship operations. As per clause 4.3 of Guidelines, the optimal capacity for shore handling needs to match the optimal capacity of the stevedoring operations.</p> <p>In line with the above, separate rates for shore handling operations for using ship crane and HMC has been proposed under different methods of shore handling operations prescribed in the guidelines. The Port is of the view that there is no deviation from guidelines in this regard.</p>																																																										
1.7	<p>The average productivity achieved during the last 3 years for each of the commodity group.</p>	<p>A statement giving the average productivity achieved during last three years along with the commodity wise norms proposed by CHPT during Dec 2016 and April 2017 furnished by Port is as follows:</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl No.</th><th rowspan="2">Commodity</th><th colspan="3">Productivity per shift (in MT) using Ship Crane</th></tr><tr><th>80% of avg. productivity for three years</th><th>Proposed to TAMP in Dec 2016</th><th>Proposed to TAMP in April 2017</th></tr><tr><td>I</td><td>DRY BULK</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>A</td><td>Import</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>1</td><td>Ammonium Sulphate</td><td>1433</td><td>2000</td><td>1500</td></tr><tr><td>2</td><td>Muriate of Potash</td><td>1367</td><td>2000</td><td>2000</td></tr><tr><td>3</td><td>Rock Phosphate</td><td>1367</td><td>2000</td><td>2000</td></tr><tr><td>4</td><td>Sulphur *</td><td>1500</td><td>1800</td><td>1200</td></tr><tr><td>5</td><td>Urea</td><td>1033</td><td>1400</td><td>1200</td></tr><tr><td>6</td><td>Silica Sand *</td><td>1500</td><td>1400</td><td>1400</td></tr><tr><td>7</td><td>Dolomite</td><td>3800</td><td>4200</td><td>4200</td></tr><tr><td>8</td><td>Limestone</td><td>3333</td><td>3400</td><td>3400</td></tr></table>	Sl No.	Commodity	Productivity per shift (in MT) using Ship Crane			80% of avg. productivity for three years	Proposed to TAMP in Dec 2016	Proposed to TAMP in April 2017	I	DRY BULK				A	Import				1	Ammonium Sulphate	1433	2000	1500	2	Muriate of Potash	1367	2000	2000	3	Rock Phosphate	1367	2000	2000	4	Sulphur *	1500	1800	1200	5	Urea	1033	1400	1200	6	Silica Sand *	1500	1400	1400	7	Dolomite	3800	4200	4200	8	Limestone	3333	3400	3400
Sl No.	Commodity	Productivity per shift (in MT) using Ship Crane																																																										
		80% of avg. productivity for three years	Proposed to TAMP in Dec 2016	Proposed to TAMP in April 2017																																																								
I	DRY BULK																																																											
A	Import																																																											
1	Ammonium Sulphate	1433	2000	1500																																																								
2	Muriate of Potash	1367	2000	2000																																																								
3	Rock Phosphate	1367	2000	2000																																																								
4	Sulphur *	1500	1800	1200																																																								
5	Urea	1033	1400	1200																																																								
6	Silica Sand *	1500	1400	1400																																																								
7	Dolomite	3800	4200	4200																																																								
8	Limestone	3333	3400	3400																																																								

			9	Iron Ore Pellet	2667	3300	3300
			10	Gypsum	2400	3000	3000
			11	Food grains	533	1400	1400
			12	Shredded Scrap *	1944	1800	1350
			13	H M Scrap	194	750	525
			B	<b>Export</b>			
				Foodgrains (Maize, Raw Sugar etc.,)	533	700	700
			14	Barytes	2733	3400	3400
			15	Cobble Stone	1767	2400	2400
			16	Mil Scale *	3667	3500	3500
			17	Cement Clinkers	2567	3700	3700
			18	Ferro Slag *	3833	3500	3500
			II	<b>BREAK BULK</b>			
			A	<b>Import</b>			
			1	Steel Bar/Tubes/Pipes *	600	850	560
			2	Steel CR Coil	1200	1700	1700
			3	Steel Plate	867	1400	1000
			4	Steel Billet	567	850	850
			5	HR Coil	1567	2300	2125
			6	Excavator *	667	450	250
			7	Project Cargo (including machinery) *	333	450	250
			8	Logs	633	700	700
			B	<b>Export</b>			
			9	Steel Billets/ Bars / Tubes/Pipes	1033	1000	1000
			10	Steel CR Coil	1133	1200	1200
			11	Granite Block	733	1000	1000
			12	HR Coil	2200	2300	2000
			13	Barytes - Jbags	1100	1200	1200
			14	Project Cargo (including machinery, Windmill and Excavator)	233	250	100
		*Reason for reduced norm proposed in April 2017 when compared with average of three year norms. For certain commodities, it was suggested by Users that fixing of a norm based on the average tonnage achieved during the previous three years could not be achieved and suggested norm for certain commodities considering the practical issues involved. The revised norms for certain commodities were proposed also by considering the user suggestions.					
2.1	The CHPT has stated that hoppers are rarely involved in the cargo operations, hence the remaining two methods i.e. method 1 and 3 where hoppers are involved are not considered. However, the charges for using the Hoppers has been proposed separately. The basis for arriving such rate for using hoppers with detailed calculations to be furnished by ChPT.	The hopper at ChPT is rarely used. However, private hopper is generally preferred by cargo handling agents as additional equipment and charges are collected by private operators as per their tariff on per M.T. basis irrespective of nature of cargo. Hence the prevailing rates ascertained from market were proposed as an additional / optional tariff.					
2.2	ChPT to furnish the reason for not considering Method 1 i.e., ‘cargo unloaded onto truck for direct delivery to consignee’s premises or vice versa’ has not been considered for the shore handling tariff.	The guidelines prescribe equipment / manpower norms for direct delivery only with the use of hoppers and no norms are prescribed for direct delivery without the use of hoppers. The use of hopper is very rare at ChPT for which separate tariff has been proposed.  Further, the consignee themselves arrange the transport for Direct Delivery and no cranes, equipment or man power is involved in this operation.					

		In view of the above, this method has not been considered for fixing tariff for shore handling.
3.1 & 3.2	ChPT to justify the deviation in number of equipment for each commodity with reference to equipment prescribed in the guidelines.	The fixation of tariff for stevedoring and shore handling operations as per the Guidelines were discussed with the users/ agents and suggestions were offered by the handlers on the Guideline norms for equipments. The handlers accepted the equipment suggested for certain cargo group. However, for certain cargoes, depending on the method of handling considering the practical issues involved in Chennai port, suggested equipment more than what has been given in the Guidelines and for other commodity groups suggested equipment less than what has been recommended in the Guidelines. ChPT considered the suggestion made by the users / agents regarding the equipment requirement and has proposed accordingly.
3.3	Budgetary quotations or relevant extracts / information in support of Hire charges of the equipment may be furnished.	Some of the stevedores are deploying their own equipment and the equipment suppliers were also not willing to share the details with ChPT and hence ChPT has collected the details from CPSA. Copy of details obtained from CPSA towards equipment hire charges is furnished.
3.4	The CHPT has considered an element of Batta at various rates apart from hire charges of equipment. In this connection, it is to mention that the Guidelines provides 20% towards operation overheads and administrative overheads each to cover such overheads. Therefore, the ChPT to examine the inclusion of Batta in the equipment charges in light of the observation.	Batta is payable to the Drivers deployed by the equipment supplier along with wages and forms part of the equipment hire charges. Hence it is included in the equipment hire charges and shown separately.  The 20% overheads towards operation and administration relates to the overhead cost incurred by the stevedoring / shore handling agent in the supervision and administration of their own operations / establishment. Hence, it is not felt appropriate to consider batta payable to the drivers under the overheads of the stevedoring / shore handling agents.
4.1	In case of Timber logs, no. of hooks is considered as 3, against norm of 4 prescribed in the guidelines (Annex – VIII), thereby the total nos. of manpower required is reduced to 13 against the norm of 16. ChPT to give reason for such reduction in number of hooks	The Guidelines (Annex VII) which contain the norms for estimation of equipment hire cost for Stevedoring operations prescribe number of hooks worked per shift as 2.5 for Timber Logs. Whereas Annex VIII prescribing norms for manpower / labour cost prescribe 4 hooks per shift for Timber Logs. However, taking cognizance of Guidelines, only a maximum of 3 hook working has been considered. Therefore, manpower norm has also been considered only for three hook operations.
4.2.1	While arriving at the Labour cost of Shore Handling, CHPT has considered ₹.4 per tonne towards Piece rate incentive for receipt/delivey and ₹. 1 per tonne per towards Special levy as per SOR in additional to 5% and 10% of the equipment hire cost for dry bulk and break bulk respectively prescribed in the guidelines. The guidelines do not prescribe such additional cost. ChPT to confirm that the operator has to incur such additional cost and pay to the Port Trust and does not form part of the 5% and 10% of equipment hire cost for dry bulk and break bulk respectively.	The piece rate incentive of ₹.4/- per M.T. and Special levy of ₹.1/- per M.T. is as per the Scale of Rates approved by TAMP (Schedule No.4.2 and 4.3 of existing SoR) and collected from the agents. The C&F levy of ₹.56.80 and ₹.5.35 per MT for break bulk and dry bulk cargo respectively has been dispensed with effect from 9.11.2016 as per revised SoR, based on the representation from the trade. Hence, the amount collected from the cargo handling agents is only Piece Rate Incentive and Special Levy and not labour charges. Hence, 5% and 10% of equipment hire charges has been separately considered towards labour cost as per norms.
4.2.2	The piece rate incentive for C&F works approved in the Scale of Rates (SOR) is not applicable in case of direct delivery / Shipment. Therefore the ChPT to confirm and clarify as to how the piece rate incentive is applicable for the direct delivery to consignee premises.(Method 4 of Annex IX of Guidelines.)	Method 4 of Annex IX to Guidelines prescribe the following handling method: <i>'Cargo unloaded onto wharf and loaded onto trucks and going to consignee's premises'</i> This method of handling involves landing and delivery which involves C&F operations. Hence, piece-rate incentive in respect of C&F labour is applicable.
4.2.3	The port to examine, whether the piece rate incentive of ₹.4/ton is applicable in case of Method 2 given in the Annex IX of guidelines (Method I as per	Method 2 of Annex IX to Guidelines prescribe the following handling method: <i>'Cargo unloaded onto truck (without hopper) and moved to storage yard within the port premises'</i>

	CHPT proposal).	This method of handling involves loading and unloading at storage yard within port premises. Since C&F operations are involved, piece rate incentive in respect of C&F labour is applicable.
4.3	The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribe norms for estimate of labour cost for stevedoring operations. Further, the Norms for estimation of labour Cost for break bulk cargo prescribed 1 number of Tindal (Team Leader) per shift for each commodity. However Tindal (Team Leader) per shift is not prescribed for Dry Bulk Cargo in the guidelines. It is understood that the deployment of Tindal (Team Leader) in the Stevedoring operation of Dry Bulk cargo is mandatory as per the NIT award. Therefore, the CHPT to examine the issue in light of above and make necessary modification in the proposal.	Manning as per Tribunal Award is deployed for cargo handling in CHPT as per the Orders of the High Court. Further, only mechanical handling of dry bulk cargo is envisaged. The category of Tindal is not deployed for dry bulk handling in ChPT. Hence, in estimating the labour cost for Stevedoring dry bulk handling, the category of Tindal has not been considered.
5.1	The guidelines do not prescribe norms for wagon loading / unloading operations. However, CHPT has proposed additional tariff item for Wagon loading / unloading operations at Railway siding. The CHPT to furnish a note on requirement of wagon loading / unloading operations under shore handling and the Agency which will carry out this operation and the basis for arriving for such charges with workings.	There is restriction in the movement of heavy laden cargo vehicles plying during day light hours from / to port. Hence, wherever possible the bulk cargo is moved inward and outward through this mode. Therefore, the cost component of the railway operation is shown separately and becomes applicable as and when the railway mode is used for the cargo moved to and fro the Chennai Port. The agent engaged by the importer / exporter for railway operations will carry out this operation and will fall under shore handling activity. Cost working is already furnished in the proposal.
6.1	As per Clause 7.1 of the stevedoring and Shore handling Guidelines, the operator is entitled for 100% WPI indexation in the tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy issues by the Ministry of Shipping vide letter no.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated. 06.06.2016 for dry bulk cargo.	In view of the issues/difficulties faced by CHPT and apprehensions from the trade / user agencies in adopting the methodology stipulated in the Berthing Policy, CHPT has not implemented Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter No.PD-11033/73/2013-PT dated 6.6.2016. An e-mail in this regard has been sent to Joint Secretary (Ports) on 20.10.2016 explaining the position, a copy of which is furnished.  In view of the above, the optimal capacity considered by CHPT for fixation of upfront tariff based on the average productivity achieved during the last 3 years has been considered for WPI indexation also. Hence, the proposal of the port may be considered.
6.2	As per the CHPT proposal at clause 7 (c) the draft Scale of rates, it has been proposed that the “the Licensed Agent would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation from the second year of operation on achievement of performance standards for each of the commodities notified along with the normative tariff. For this purpose, Licensed Agent shall approach the Port within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average performance standard achieved for each cargo for both Stevedoring and shore handling operations”.	
6.3	The proposed clause appears to be in contrary to the guidelines of Stevedoring and Shore handling operations, as the proposed norms for dry bulk are worked based on the cargo	

	handling during the last three years. Whereas, the as per the Stevedoring and Shore handling guidelines, the performance norms for 100% indexation in tariff will be available on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy issues by the Ministry of Shipping vide letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 06.06.2016 for dry bulk cargo	
6.4	In view of the above, the CHPT to examine the above clause and may consider to propose Performance Standards for the dry bulk cargo as per the guidelines for calculation of performance norms illustrated in the Berthing Policy for dry bulk cargo for Major Ports as provided in clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.	
6.5	<p>(a) Clause 2.8 of Stevedoring &amp; Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by Government from time to time like coastal cargo/containers etc. One of the policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5 (2.2) of Order no.TAMP/4/2004-Genl. Dated 7 January 2005 passed by this Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff. The CHPT to, therefore, consider proposing separate concessional rate for Coastal cargo as per the policy direction issued by the (then) MSRTH and as per clause 2.8 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS</p> <p>(b) The port may suitably adjust the proposed rate (i.e. for foreign cargo) to consider the impact of coastal concession as done in the upfront and reference tariff cases. Furnish details working of the rate proposed indicating the share of foreign and coastal cargo.</p>	<p>As TAMP is aware, the concessional rate for coastal cargo is worked out based on the share of foreign cargo and coastal cargo in the total cargo handled by the Port / BOT operator, by factoring in the revenue reduction on account of the coastal concession, in the revenue earned from handling foreign cargo. This is possible in the case of Major Ports / BoT operators where the tariff so calculated is applicable only to the Major Port / BoT operator concerned. But, in the case of Stevedoring and Shore handling operations, it has to be recognised that the upfront tariff fixed as per Stevedoring and Shore handling guidelines will be applicable to agents. As there are a number of such agents operating in the Port, it is highly impracticable to assume that the foreign-coastal cargo share pattern of the Port is uniformly applicable to all the Agents operating in the Port. Some of the agents may handle only foreign cargo while some other agents may handle only coastal cargo or a major share of coastal cargo. For example, the agent who is handling only coastal cargo or major share of coastal cargo may not be in a position to recover his cost of operations if mandated to collect concessional tariff as per Govt. Policy. TAMP may like to take up this matter in the interest of the trade / stakeholders.</p> <p>However, taking into account the observation of TAMP, separate rates for foreign and coastal cargo has been worked out for stevedoring operations based on the share of foreign and coastal cargo in total volume of cargo handled by the Port during the year 2016-17. The share of coastal cargo in respect of dry bulk cargo works out to 3% of the total dry bulk volume while in the case of break bulk cargo it works out to 4% of total break bulk volume, as per details furnished. The cost statements (Form 4A and 4B) and draft SoR has been modified and forwarded along with covering letter.</p>
6.6	The Chpt has proposed a note stating that the charges do not include the cost for deployment of additional equipment/labour or port related services like bagging etc, which the	This point was deliberated at the Joint hearing wherein the CPSA informed that there are numerous operations performed on shore and on board which cannot be covered in the tariff which need to be explicitly mentioned and CPSA agreed to give the list of such services. However, since the details were not received from CPSA, the provision as per original proposal has

stevedore may render at the request of the user. The CHPT has considered the requisite equipment and labour for performance of Stevedoring and Shore handling activity for calculation of rates. That being so, CHPT to examine the desirability of prescription of an open ended clause. If any additional equipment / labour is required for any additional services, the tariff for such additional services if they fall within the scope of Stevedoring and Shore handling policy and as per Stevedoring and Shore handling Guidelines, may be proposed upfront.	been retained in the revised proposal. In view of the above, TAMP may take a final decision in this regard.
---	---

11.1. While furnishing the additional information/ clarification, the CHPT under the cover of its letter dated 28 August, 2017 has furnished its revised proposal. The revision is to the tune of prescribing the separate Foreign rate and Coastal rate for Stevedoring operations only as per the policy direction issued by the (then) MSRTH and as per clause 2.8 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS. The share of foreign and coastal cargo in respect of dry bulk cargo works out to 97% and 3% respectively, while for break bulk cargo the share of cargo works out to 96% and 4% respectively.

### Tariff Schedule : Stevedoring Operations

#### A. Dry Bulk cargo.

Sl. No.	Commodity	As per April 2017 Proposal		As per August 2017 Proposal			
		Using Ship Gear	Using HMCs	Using Ship Gear		Using HMCs	
				Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
<b>A</b>	<b>Import</b>						
1	Ammonium Sulphate	126	92	127	76	93	56
2	Muriate of Potash	107	92	108	65	93	56
3	Rock Phosphate	107	92	108	65	93	56
4	Sulphur	199	97	202	121	98	59
5	Urea	125	90	127	76	91	55
6	Silica sand	130	92	132	79	93	56
7	Dolomite	77	92	78	47	93	56
8	Limestone	83	92	84	50	93	56
9	Iron Ore Pellet	110	97	111	67	98	59
10	Gypsum	88	92	89	53	93	56
11	Food grains	131	92	133	80	93	56
12	Shredded Scrap	243	112	246	148	113	68
13	Heavy Melting Scrap	408	101	413	248	102	61
<b>B</b>	<b>Export</b>						
14	Food grains (Maize, Raw sugar, etc.)	212	92	215	129	93	56
15	Barytes	94	97	95	57	98	59
16	Cobble Stones	97	92	98	59	93	56
17	Mil Scale	92	97	93	56	98	59
18	Cement clinkers	90	97	91	55	98	59
19	Ferro slag	92	97	93	56	98	59

#### B. Break Bulk (Using Ship Gear)

Sl. No.	Commodity	As per April 2017 Proposal	As per August 2017 Proposal	
			Foreign	Coastal
<b>A</b>	<b>Import</b>			
1	Steel bar/tubes/ pipes	256	261	157
2	Steel CR Coil	139	141	85
3	Steel Plate	236	240	144
4	Steel Billet	169	172	103
5	HR Coil	137	139	83
6	Excavator	701	712	427

7	Project cargo (including Machinery)	768	780	468
8	Logs	341	346	208
<b>B</b>	<b>Export</b>			
9	Steel Billet/bar/ tubes/ pipes	178	180	108
10	Steel CR Coil	197	199	119
11	Granite Block	175	177	106
12	HR Coil	146	147	88
13	Barytes - J. Bags	255	258	155
14	Project cargo (including Machinery, Windmill & Excavator)	1920	1943	1166

11.2. The CHPT has not proposed separate Foreign rate and Coastal rate for Shore handling operations. The rates prescribed for the Shore handling operation in the proposal of April, 2017 has been retained in August, 2017 proposal.

11.3 The CHPT vide its letter dated 28 August, 2017 has further stated that though TAMP has requested to revise the proposal, revising the proposal by regrouping the cargo, revising the norms, reviewing the handling methodology, etc. will tantamount to preparing the proposal from scratch, which is not felt desirable at this advance stage of processing the proposal where joint hearing has already been held and users have agreed to the proposal. Accordingly, CHPT has requested this Authority to process and accord approval to the proposal.

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

13. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i) The Ministry of Shipping (MOS) in June 2016 has issued Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016, to fix normative tariff for carrying out of Stevedoring and Shore Handling operation, separately for mechanised and manual handling of dry bulk and break bulk cargo. Subsequently, the MOS in October, 2016 has forwarded the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorised by Major Ports. Thereafter, a Workshop was conducted in the Office of this Authority in November 2016 with all the Major Port Trusts. In this backdrop, the Chennai Port Trust (CHPT) has come up with a proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations at CHPT. The proposal of the Port has the approval of its Board of Trustees.
- (ii) Before we move on to analyse the case, it is relevant here to mention that though the Chennai Port Stevedores' Association (CPSA) has welcomed the move of the Government to streamline stevedoring and shore handling operations, it has contended that this Authority has no legal standing to fix stevedoring and Shore handling tariff. In this connection, it is to state that as per the Stevedoring and Shore Handling Policy issued by the Government in the year 2016, the Stevedoring activity includes loading and unloading and stowage of cargo on board the vessels in Port and the Shore handling activity includes arranging and receiving the cargo to/ from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks. The gamut of activities covered under the stevedoring and Shore handling operations are the activities listed under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, for which this Authority is mandated to fix tariff as per Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963. Clause 3 of the Stevedoring and Shore handling Policy for Major Ports, 2016 issued by the Government vide its letter dated 14 June, 2016 specifically mentioned that the TAMP shall notify the normative tariff for Stevedoring and Shore handling activities, separately for the Major Port based on a set of guidelines to be issued to TAMP. Thus, it is brought to the notice of CPSA that this Authority is well within its statutory jurisdiction to fix the tariff for the Stevedoring and Shore handling operations at all the Major Port Trusts, including CHPT.

As regards the issuance of combined license for both shore and on-board operations raised by CPSA, issue of license for shore and on-board operations is in the domain of CHPT, following the stevedoring and shore handling policy for Major Ports issued by the Ministry of Shipping.

This Authority determines the tariff based on the proposal filed by the Port Trusts for various port operations, following the relevant guidelines. The inputs of stake holders consulted during the consultation process are considered in the process. This Authority has passed 800 plus tariff orders since its inception which have withstood test of time. In the instance case, the exercise of fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations, is based on the proposal filed by the CHPT. It may not be unreasonable to assume that the Port Trust which manages various port operations on a large scale will have the knowledge to determine and propose various cost elements, equipment that are necessary for any given port operation. That being so, CPSA's submission that CHPT does not have requisite knowledge to determine various cost elements for Port Operations is devoid of basis and CPSA comment that TAMP does not have wherewithal to fix Normative Tariff for Stevedoring' does not merit consideration.

As regards the comments of CPSA on some parameters not considered in the stevedoring and shore handling guidelines, it is relevant here to note that after issue of the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Port Trusts, the Indian Ports Association, an Apex Body of Ministry of Shipping, was assigned the task of preparation of Guidelines for fixation of normative tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations by the MOS. The IPA constituted an expert committee, consisting of senior officers of the Port Trust and TAMP. The Committee had deliberated at length and formulated the Guidelines for fixation of normative tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations. Based on the Report of the IPA, the Stevedoring and Shore Handling guidelines were issued by MOS as policy direction under Section 111 of the M.P.T. Act, 1963, after ascertaining the views of this Authority. The Clause 1.8. of the Guidelines authorizes this Authority to accept necessary adjustments in the norms, based on the justification to be furnished by the concerned Port Trust keeping in view the Port specific conditions having impact on the norms prescribed in the Guidelines. Many of the contentions raised by CPSA are individual customer specific requirements of stevedoring and shore handling operations. As can be further seen in this analysis, adjustment in the norms wherever proposed by CHPT in consultation with stakeholders have been considered in determination of the normative tariff, in pursuance of Clause 1.8 of the Guidelines.

The Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS under Section 111 of the MPT Act, 1963 are binding on this Authority. In view of the narration given above, the request of the CPSA not to fix normative tariff for Stevedoring & Shore Handling Operations at the CHPT deserves to be rejected.

- (iii) The CHPT had initially filed a proposal for fixation of normative tariff for stevedoring and shore handling operations in December, 2016. Consequent to the joint hearing held on 17 February, 2017 and taking into account the submissions made by stakeholders, the CHPT filed its revised proposal in April, 2017. Thereafter, taking into consideration the information/ clarification sought by us, the CHPT has proposed separate tariff for foreign and coastal cargo in respect of Stevedoring activity vide its letter dated 28 August 2017. The revised proposal dated 11 April, 2017 along with the CHPT letter dated 28 August, 2017 and other information/ clarification collected during the proceedings of the case in reference are considered in the analysis.
- (iv) As stated earlier, this Authority has vide Order No. TAMP/77/2016- CHPT dated 8 February, 2017 approved upfront stevedoring and shore handling operations on adhoc basis as an interim arrangement. The current exercise is for fixation of final upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations based on the proposal filed by the CHPT.
- (v)
  - (a) The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribe norms for twelve broad Commodity Group under each of dry bulk cargo and break bulk cargo. The Guidelines also give an indicative list of cargo falling under each of the Commodity Group under dry bulk cargo and break bulk cargo respectively.
  - (b) In respect of the dry bulk cargo, the CHPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for 19 commodities. Further, the Port has categorized the dry bulk cargo into Import Cargo and Export Cargo. Thus, the upfront tariff has been proposed for the dry bulk cargo under the Import category in respect of Ammonium Sulphate, Murate of Potash, Rock Phosphate, Sulphur, Urea, Silica sand, Dolomite, Limestone, Iron Ore Pellets, Gypsum, Food grains, Shredded Scrap and Heavy Melting Scrap. In respect of the dry bulk cargo under the Export category, the upfront tariff has been proposed by CHPT in respect of Food grains (Maize, Raw sugar, etc.), Barytes, Cobble Stones, Mill Scale, Cement clinkers and Ferro Slag.
  - (c) Similarly, in respect of the break bulk cargo, the CHPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for 14 commodities. Further, the Port has categorized the break bulk cargo also into Import Cargo and Export cargo. Thus, the upfront tariff has been proposed for the break bulk cargo under the Import category in respect of Steel bar/ tubes/ pipes, Steel CR Coil, Steel Plate, Steel Billet, HR Coil, Excavator and Project cargo (including Machinery) and Logs. In respect of the break bulk cargo under the Export category, the upfront tariff has been proposed by CHPT in respect of Steel Billet/ bar/ tubes/ pipes, Steel CR Coil, Granite Block, HR Coil, Barytes - J. Bags and Project cargo (including Machinery, Windmill & Excavator).
  - (d) The cargo items considered by the CHPT under the dry bulk cargo category and break bulk cargo category is seen to be as per the broad list of cargo falling under each of the Commodity Group under dry bulk cargo and break bulk cargo respectively, as prescribed in the Stevedoring and Shore handling Guidelines.
  - (e) With regard to prescription of upfront tariff for more cargo items under dry bulk and break bulk cargo category in comparison to the commodity group stipulated in the Guidelines, this Authority is inclined to agree with the view of the CHPT that clubbing of cargoes with varying densities should



not be insisted, when the Port is in a position to prescribe cargo specific norms based on the cargo profile and handling methodology in existence at the Port.

- (f) Further, as stated earlier, the CHPT has proposed the categorization of dry bulk cargo and break bulk cargo into Import Cargo and Export cargo. The port is of the view that in CHPT, factors like reduced availability of space for cargo aggregation/ dumping at the berth, day light traffic restrictions in the city for entry/ exit of heavy laden vehicles into/ out of the port, impact the aggregation of cargo in the export cycle as compared to the import cycle, thereby leading to different productivity of the same cargo in the import cycle and export cycle.

In this regard, it is relevant here to mention that incase of dry bulk cargo, except for the cargo item 'food grains' which is handled in both Import and Export cycle, other cargo items are handled either only in the import cycle or export cycle. Thus, except in respect of food grains, the situation of prescribing different productivity norms for handling the same cargo in the import and export cycle does not arise.

In the case of break bulk cargo, there are a few cargo items viz., Steel Billet/ bar/ tubes/ pipes, Steel CR Coils, HR coils and Project Cargo, which are handled in both Import and Export cycle. However, like food grains, the actual productivity of the above listed cargo items in the past three years as furnished by the CHPT for the import and export cycle is seen to be different.

The productivity norm prescribed in the Guidelines has no bearing on the fact, whether the cargo is handled in the import cycle or the export cycle, presumably on the ground that the operations involved and the equipment used for handling of a cargo in the import cycle or export cycle would remain the same. However, considering the port specific constraints as highlighted by the port and since Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on the justification furnished by the port keeping in view of the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines and considering that the users have also not objected to the prescription of different rates for the cargo in the Import and Export Cycle, the proposal of the Port for categorization of break bulk cargo into Import Cargo and Export cargo, is accepted.

(vi) **Productivity norms for Dry Bulk Cargo and Break bulk Cargo:**

- (a) The Stevedoring and Shore Handling Guidelines prescribe the productivity norms in respect of the various commodity groups under the dry bulk cargo and break bulk cargo. As stated above, the CHPT has proposed different productivity norms for handling of dry bulk cargo and break bulk cargo as compared to norms. Also, the CHPT has proposed one set of productivity norms for handling of dry bulk cargo and break bulk cargo by ship cranes and another set of productivity norms for handling of Dry Bulk Cargo by Harbour Mobile Cranes (HMCs).
- (b) The productivity norms initially proposed by the port in December 2016 was reported to be based on the average of last 3 years' cargo handled at CHPT. The said proposed productivity norms were lower than the productivity norms as prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. When the joint hearing was held in February 2017, the Stevedores had objected to the productivity norms proposed by CHPT in its December 2016 proposal. On review, the CHPT in April, 2017 has further lowered the productivity norms. The CHPT in its April 2017 proposal, has lowered the productivity norms to such an extent that it is even lower than the actual average productivity achieved at CHPT in the past three years. In this regard, it is to state that though the CHPT was advised during the joint hearing to review its proposal based on the submissions made by the Stevedores, it was never intended that the port should bring down the productivity levels even below the past actuals. The port while reviewing the productivity norms in its April, 2017 proposal, appears to have adopted the productivity norms as suggested by the Stevedores and appears to have ignored the average actual productivity achieved at CHPT during the past three years. In this backdrop, it is not felt appropriate to ignore the average actual productivity achieved at CHPT during the past three years and take into account the lower productivity proposed by the port as suggested by the Stevedores. In view of this position and since Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on the justification furnished by the port keeping in view of the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines, this Authority decides to prescribe productivity norms for the various cargo under the dry bulk cargo and break bulk cargo at the higher of the average actual productivity achieved at CHPT during the past three years or the productivity norm as proposed by the CHPT in its April, 2017 proposal.
- (c) Further, it is also relevant here to mention that the CHPT has proposed separate productivity norms for handling of the dry bulk cargo and break bulk cargo by ship cranes and by HMCs. The upfront

tariff sought by the port for the stevedoring activity is also for two different methods of handling viz., upfront tariff for handling by ship crane and upfront tariff for handling by 100T HMC. In this regard, the 100 tonne HMCs are deployed through PPP mode which are operated by a private operator with productivity norms and rates approved by this Authority. All the cargo handled by the Port is not using HMC, as the HMC is allotted only to the vessels which are feasible for handling with HMC in view of the port specific constraints like non-availability of back up area, traffic restrictions in the city for entry/ exit of heavy laden vehicles into / out of the port, etc. Slow evacuation of cargo due to these constraints would be in mismatch with the productivity of the HMC. The point made by the CHPT that there is a vast difference in the productivity norms approved by this Authority for handling dry bulk and break bulk cargo by HMCs and the norms prescribed in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for handling dry bulk and break bulk cargo is noteworthy. Hence, the port is of the view that adoption of common norms for handling with HMC/ ship crane would result in adoption of lower level of performance norms for the HMC operation, for which a higher level of performance norm has already been envisaged.

In this connection, it is to state that the cargo-wise productivity norms prescribed in the guidelines for dry bulk cargo and break bulk cargo is a common productivity norm for handling a cargo by ship crane or shore crane or HMCs or a combination of these. The guidelines do not prescribe equipment wise separate productivity norms. The Productivity norms prescribed in the guidelines are based on normative basis considering the optimal equipment handling. Moreover, the user agency particularly, in the shore handling activity, will get the same service whether the cargo in Stevedoring operation has been handled with HMC or Ship crane etc. However, the CHPT has brought to fore the significant issue that, adoption of a common norm for handling with HMC/ ship crane may curb the performance of the HMC, thereby leading to underutilization of the HMC, which is never desirable. Further, prescription of a common norm for handling with HMC/ ship crane would invariably lead to prescription of a common upfront tariff for handling with HMC/ ship crane. This would lead to a position where the higher tariff as prescribed for handling by ship crane will be applicable for handling by HMC also, which may result in unjust enrichment of the Stevedores, if the cargo is handled by HMC. Non stipulation of equipment wise separate productivity norms and in turn separate upfront tariff in the Stevedoring and Shore Handling Guidelines should not act as a deterrent in tackling the issues put forth by the Port. In view of the above position and since Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on the justification furnished by the port keeping in view of the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines, the approach of the port to have separate productivity norms for handling of the dry bulk cargo and break bulk cargo by ship cranes and by HMCs, is accepted.

- (d) In this connection, reference is also drawn to the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust for fixation of normative tariff for the stevedoring and the shore handling operations at its port. In its proposal, the VOCPT, on the ground that guidelines prescribe identical cargo handling between Ship and Shore by using a Shore Crane or a HMC or combination of these, has proposed a uniform tariff for handling of coal at the 9<sup>th</sup> Berth and Conventional Berth, though different performance norms for 9<sup>th</sup> Berth and Conventional Berth were prescribed. This Authority vide its Order no. TAMP/76/2016-VOCPT dated 15 September 2017 has advised the port to come up with a separate proposal, if the port is of the opinion that the productivity level and equipment profile for stevedoring operations, if involved, for berth no 9, is different from the conventional handling of coal.
- (e) A Comparative position of Productivity norms as per the Guidelines vis-à-vis average productivity at CHPT for the past 3 years as furnished by the Port, productivity norms proposed by CHPT initially in its proposal of December, 2016, reviewed productivity norms proposed by CHPT in April, 2017 and the productivity norms approved by this Authority is attached as **Annex – I**.

(vii) **Rates for the Stevedoring Operations – Dry bulk and Break Bulk:**

- (a) As stipulated in Clause 3.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating Cost for the Stevedoring activity are grouped under the following major heads viz. Equipment hire cost, Labour cost, Operational overheads and Administrative Overheads.
- (b) Equipment Hire Charges:
  - (i) Annex – VII to the Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribe norms for estimation of equipment hire cost for stevedoring operations for dry bulk cargo and break bulk cargo. As per the said Annex, for ship to shore operations, the normative handling equipment are ship crane, or shore crane or HMC or combination of these handling equipment.

- (ii) As stated earlier, the port has considered equipment component separately for Ship Crane operations and HMC operations. The number of equipment proposed by the port in respect of handling each of the cargo item listed under the dry bulk cargo and break bulk cargo is as per the Annex-VII of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, except for the following cargo items as detailed below:

Commodity/ Commodity Group	As per Guidelines	As per CHPT Proposal
<b>Dry Bulk</b>		
Sulphur	3 Nos. - 5T Dozers 3 Nos. - Grabs	4 Nos. - 5T Dozers 3 Nos. - Grabs
Urea	3 Nos. - 5T Dozers 3 Nos. - Grabs	2 Nos. - 5T Dozers 3 Nos. - Grabs
Shredded Scrap	3 Nos. Excavator 3 Nos. - Grabs	3 Nos. - 5T Dozers 3 Nos.- Excavator 3 Nos. - Grabs
Heavy Melting Scrap	3 Nos. Excavator 3 Nos. - Grabs	2 Nos. - Payloader 3 Nos. Excavator 3 Nos. - Grabs
<b>Break Bulk</b>		
Steel Bar/ tubes/ pipes	2 to 3 Nos.- 30T DFLT	2 Nos. - 5T DFLT
Steel Billet	2 to 3 Nos.- 30T DFLT	2 Nos. - 5T DFLT
Project Cargo	No Equipment	1 No. - Spreader
Granite Blocks	2 Nos. - 30T DFLT	1 No. - 30T DFLT
Barytes - J. Bags	2 to 3 Nos.-5T DFLT	2 Nos.-30T DFLT

- (iii) The CPSA has stated that the equipment profile as considered by the CHPT is totally inadequate and has quoted some instances to prove its point. As stated above, the number of equipment proposed by the port in respect of handling each of the cargo item listed under the dry bulk cargo and break bulk cargo is as per the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, except for some few cargo items. Even in respect of the variation in the equipment profile, as brought out above, the CHPT has stated that the equipment has been proposed by it depending on the method of handling and also based on the suggestions made by the users. Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows TAMP to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by port keeping in view of port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines and based on the justification furnished by CHPT and considering the position that the equipment profile proposed by the port is in consultation with the users, this Authority is inclined to consider the equipment profile as proposed by the port for the various cargo items under the dry bulk and break bulk category.
- (iv) As per Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost. Some of the Stevedores are deploying their own equipment. The CHPT is not in a position to obtain the equipment hire charges from the suppliers due to their unwillingness. Therefore, the CHPT has furnished the details of equipment hire charges collected from CPSA in support of the hire cost of each of the equipment, which is relied upon.

However, as per the details of equipment hire charges furnished by CHPT, the hire charge of each of the equipment also indicates additional cost elements forming part of the hire cost viz. Batta, Tea expenses and labour incentives payable to the Drivers of the equipment. The guidelines stipulate considering the hire cost of the equipment. The additional cost elements are beyond the scope of the Guidelines. Nevertheless, the guidelines provide for considering 20% of the equipment hire cost towards operational overheads, which probably would cover the additional cost elements. In view of the above position, the equipment hire charges excluding Batta, Tea expenses and labour incentives are considered to determine the equipment hire cost for the equipment profile proposed by CHPT for handling each of the cargo under the dry bulk and break bulk category.

The hire charge of the HMC has been considered by the CHPT at ₹ 48/- per MT. The said rate appears to have been derived based on the reference tariff for the use of the HMC approved vide tariff Order No. TAMP/20/2014-CHPT dated 30 June, 2014. In this connection, it may be recalled that based on the above referred Reference tariff Order, the CHPT has awarded the project of supply, maintenance and operation of HMCs at some Berths at CHPT to Global Port Solutions Pvt. Ltd. (GPSPL). The CHPT has entered into

an Agreement with GPSPL on 31 August 2015 for a period of 10 years and the GPSPL has commenced its operations on 22 June 2015. Thus, the rate for the HMC in the year 2017 would work out to ₹48.48 per MT, taking into account the rate of HMC as approved in the year 2014 and after considering the applicable escalation factor during the intervening years. Thus, the hire charges for the HMC is considered at ₹48.48 per MT, instead of ₹ 48/- per MT.

- (v) Accordingly, equipment hire cost for the dry bulk cargo and break bulk cargo has been modified suitably for arriving at the upfront stevedoring tariff and attached as **Annex- II (a) and Annex-II (b)**.
- (c) Labour Cost:
  - (i) As per clause 3.5.7 of the Guidelines, labour deployment shall be as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA) as provided in the Annex-VIII to the Guidelines and the unit rate will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of the labour prescribed norms. The Guidelines also state that the prescribed norms and any other norms specifically given for the port shall be followed for calculation of Labour cost.
  - (ii) At CHPT, the NIT award is reported to have been implemented in toto with effect from 21.9.2015 as per the Order of the Hon'ble High Court. The labour deployment considered for the stevedoring operations is seen to be as per the existing deployment norms followed by the Port, which is in line with the norms prescribed for estimation of labour for Stevedoring operation given at Annex- VIII of the Guidelines. A statement showing estimation of labour cost for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by CHPT is attached as **Annex - II (c) and Annex II (d)**.
  - (iii) Though the Stevedoring and Shore Handling guidelines do not stipulate any norms towards deployment of one Tindal for dry bulk operations, one Tindal who is the leader of the Gang appears to be a requirement per shift as per NTA. The CHPT has not considered the deployment of Tindal. When clarification was sought on the matter from CHPT, the CHPT has clarified that the category of Tindal has not been considered while estimating the labour cost for Stevedoring dry bulk handling, as the category of Tindal is not deployed for dry bulk handling in CHPT. Therefore, calculation for labour does not include labour charge for Tindal.
  - (iv) The charges for deployment of various categories of labour for the stevedoring operations is seen to have been considered by the port based on the 'charges for supply of labour for stevedoring operations' as approved in the general revision Order of CHPT in September 2016. The said charges are seen to have been increased by the port by 15% to capture the impact of the impending Wage Revision of Class I to IV employees of all Major Ports which would be due from 1 January 2017. Though the wage revision is due from 01 January 2017, it has not come into effect. The impact of the wage revision on the tariff is not known at this juncture. Considering the impact of the wage revision at this stage in prescription of tariff for the stevedoring and shore handling operations to be rendered by stevedores may lead to a position of stevedores collecting a higher tariff from the users but at the same time not parting with the higher wages to the labour due to non-implementation of the wage revision. In view of this position, it is not felt appropriate to consider the impact of the wage revision to determine the stevedoring rates. Further, non consideration of the impact of the wage revision in the upfront tariff will not put CHPT in a disadvantageous position, as the special levy of ₹1/- per MT, which was approved in the year 2008 to meet the wage revision arrears, will continue to be levied by the CHPT. Incidentally, though the wage revision is reported to be due from 01 January 2017, none of the major port trusts who have approached this Authority for prescription of upfront tariff for the stevedoring and shore handling activity, have proposed to capture the impact of the pending wage revision. The CHPT is, therefore, advised to come up with a separate proposal, if required, for the limited extent of capturing the impact of the increase in labour cost upon finalization of Wage revision, after taking into account the special levy of ₹.1 per MT which is already in force.
  - (v) In addition to the wages of the labour, the CHPT has also considered the Piece rate incentive per ship per worker based on the piece rate incentive as approved in the general revision Order of CHPT in September 2016. The CHPT is of the view that the piece rate is also payable to the stevedoring labour at CHPT. Clause 3.5.7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, *inter alia*, states that the unit rate for labour deployment will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of labour prescribed in the norms. Since the CHPT has confirmed that the piece rate is payable by the stevedores, the piece rate is

captured in the labour cost for the stevedoring activity. Incidentally, based on a similar confirmation made by the V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT), the piece rate was considered in the calculation of labour cost of the stevedoring activity, while fixing the upfront stevedoring and shore handling charges at VOCPT vide Order no. TAMP/67/2016-VOCPT dated 15 September 2017.

- (d) Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated by CHPT at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Stevedoring and Shore handling guidelines.
- (e) As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, a margin at 20% on the total operating cost has been considered by CHPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.
- (f) The cost statements for the determination of the upfront tariff for Stevedoring operations for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by CHPT and as modified by us, based on the various parameters discussed above is attached at **Annex-III (a)** and **Annex III (b)** respectively.

(viii) **Rates for Shore Handling Operations:**

- (a) As stipulated in the Clause 4.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the Operating cost for the Shore Handling Operations are grouped under following major heads, viz. Equipment hire cost, Labour cost, Operational overheads and Administration Overheads.

- (b) **Equipment Hire cost:**

- (i) Clauses 4.4.1 and 4.4.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines list down five different handling methods for the shore handling operations of dry bulk cargo and four methods for handling break bulk cargo. Out of the five handling methods prescribed in the Guidelines for dry bulk cargo, the CHPT has considered three methods of handling for all import cargo. In case of export cargo, only two methods of handling have been considered. Since hoppers are rarely used at CHPT, two methods (i.e. Method 1 and Method 3) involving use of hoppers is reported to have not been considered in the proposal. However, the CHPT has proposed separate charges for the use of hoppers.

In respect of break bulk cargo, the CHPT has proposed three methods of handling as against the four methods prescribed in the Stevedoring and Shore handling guidelines. The methods of handling dry bulk and break bulk cargo for shore handling operations as envisaged by CHPT for proposing the rates for shore handling operations is considered.

- (ii) Clause 4.5.6 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the hire cost of Equipment to be taken on hire shall be estimated as per norms prescribed in Annex – IX of the Guidelines proposed to be deployed for the shore handling operations
- (iii) A comparative position of the equipment proposed to be deployed by CHPT for shore handling operations vis-à-vis the norm prescribed in the Stevedoring and Shore handling Guidelines for the method adopted by CHPT is attached as **Annex - IV**.
- (iv) With regard to the variation in the equipment profile, as brought out in the above referred Annex, the CHPT has stated that the equipment has been proposed by it depending on the method of handling considering the practical issues encountered in the port and also based on the suggestions made by the users. Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows TAMP to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by port keeping in view of port specific conditions. In view of the above provision in the guidelines and based on the justification furnished by CHPT and considering the position that the equipment profile proposed by the port is in consultation with the users, this Authority is inclined to consider the equipment profile as proposed by the port for the various cargo items under the dry bulk and break bulk category.
- (v) As per Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost. The CHPT has furnished the details of equipment hire charges collected from CPSA in support of the hire cost of each of the equipment, which is relied upon.

However, as per the details of equipment hire charges furnished by CHPT, the hire charge of each of the equipment also indicates additional cost elements forming part of the hire cost viz. Batta, Tea expenses and labour incentives payable to the Drivers of the equipment. For the reasons as brought out earlier in this regard, the equipment hire charges excluding Batta, Tea expenses and labour incentives is being considered to determine the equipment hire cost for the equipment profile proposed by CHPT for handling each of the cargo under the dry bulk and break bulk category.

- (vi) Accordingly, equipment hire cost for the dry bulk cargo and break bulk cargo has been modified suitably for arriving at the upfront shore handling tariff and attached as **Annex- V (a) and Annex-V(b)**.
- (c) Labour cost:  
  
Clause 4.5.7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the labour cost for shore handling operations should be estimated at 5% and 10% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively. Accordingly, the CHPT has estimated the labour cost for the dry bulk and break bulk cargo. In addition to this, the CHPT has also considered the Piece Rate Incentive for Receipt / delivery @ ₹. 4/- per metric tonne and Special Levy @ ₹. 1/- per metric tonne in the calculation of labour cost. For the reasons stated earlier with regard to consideration of piece rate incentive, the components of Piece Rate Incentive and Special Levy are also considered in the calculation of labour cost for the shore handling operations for the dry bulk and break bulk cargo, as proposed by CHPT.
- (d) Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore handling guidelines.
- (e) As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by CHPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.
- (ix) Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) MOS, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 07 January 2005 passed by this Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage except thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets which are not eligible for Coastal Concession. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff.

In this regard, on being pointed out, the CHPT has in its final revised proposal proposed separate concessional rate for coastal cargo in respect of stevedoring charges at 60% of the tariff for foreign cargo as per coastal concession policy issued by the MOS. The CHPT has stated that the impact of coastal concession has been captured in the proposed foreign rate for stevedoring charges by considering share of foreign cargo and coastal cargo at 97% : 3% and 96% : 4% for dry bulk and break bulk respectively. The CHPT has not proposed concessional rate for coastal cargo for shore handling activities.

It is relevant to state that in view of submission made by MOPT while processing its proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling that coastal concession policy should not be applicable for this exercise and in view similar request from few other Major Port Trust, this Authority has requested the MOS in January 2017 to examine whether the policy direction for prescription of concessional rate for eligible coastal cargo need to be applied while fixing tariff under the stevedoring and shore handling operations. The response of MOS is awaited.

In view of Clause 2.8. of the Stevedoring and shore handling guidelines and also recognising that the Coastal concession policy issued by the Government stipulates grant of coastal concession on all charges prescribed for ship-shore transfer and transfer from quay to yard and since the activities involved under the stevedoring and shore handling operations also include these activities, this Authority is bound to comply with the coastal concession policy while approving upfront tariff for stevedores and shore handling operations. Since the revised proposal of CHPT for prescription of concessional tariff in respect of stevedoring charges for coastal cargo is in line with the coastal policy direction issued by the MOS, the upfront tariff for foreign and coastal cargo as proposed by the CHPT except for modification in stevedoring tariff as brought out earlier is approved. The CHPT has not proposed coastal concessional rate for shore handling charges as per the

coastal concession policy of the Government. That being so, the cost statement furnished by CHPT as well as the SOR is corrected by prescription of concessional rate for coastal cargo in respect of shore handling services by considering share of foreign cargo and coastal cargo at 97% : 3% and 96% : 4% for dry bulk and break bulk respectively to comply with the coastal concession policy of the MOS.

If the response of the MOS to be received on the matter referred to the MOS is different from the approval accorded based on proposal of the CHPT, a suitable amendment may be issued at that point of time.

- (x) The cost statements for the determination of the upfront tariff for Shore handling operations for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by CHPT and as modified by us, based on the various parameters discussed above is attached at **Annex- VI (a) and Annex – VI (b)**.
- (xi) Based on the above analysis and taking into consideration the submission made by the CHPT and recognizing that the proposal is filed by CHPT with the approval of the CHPT Board, the Stevedoring and Shore Handling charges for Dry bulk and Break Bulk cargo is approved as modified by us based on various parameters discussed above.
- (xii) **Performance Standards proposed by CHPT for Dry Bulk Cargo for 100% indexation of Ceiling Tariff.**

Clause 7.1 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines stipulates that the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation, on achievement of Performance Standard as prescribed in the Berthing Policy issued by Ministry of Shipping (MOS) vide letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo. In the proposal filed by the CHPT, the port has proposed a note to the effect of indexing the tariff by 100% of the WPI by the licensed agent from the second year of operation on achievement of performance standards for each of the commodities notified alongwith the normative tariff, on the ground that the CHPT has not implemented the Berthing Policy issued by the MOS, in view of the issues/ difficulties faced by CHPT and on account of the apprehensions from the trade/ user agencies in adopting the methodology stipulated in the Berthing Policy. The CHPT has also reported to have brought this matter to the notice of the Ministry of Shipping.

The Berthing Policy issued by MOS is for implementation by all the Major Port Trusts. The Policy does not have a provision to enable the ports to seek relaxation for non-implementation of the Policy. Since Clause 7.1 of the Stevedoring and shore handling Guidelines stipulates the Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo for 100% indexation in tariff, a note is prescribed stating that the performance Standards for dry bulk cargo shall be as per the Berthing Policy issued by the MOS. The note proposed by the CHPT for 100% indexation in tariff is suitably modified to reflect this position. The CHPT is advised to file a separate proposal for performance standards for dry bulk cargo under the Berthing Policy issued by the MOS within one month from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

- (xiii) **Performance Standards proposed by CHPT for Break Bulk cargo.**

For Break bulk cargo, the Stevedoring and Shore handling guidelines stipulate that the productivity norms considered for arriving at the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations will be applicable. Accordingly, CHPT has prescribed the performance standards on par with the productivity norms considered for arriving the upfront tariff for stevedoring and shore handling guidelines. However, as discussed earlier, the productivity norms considered by port have been modified. Thus, the following performance standards for break bulk cargo is prescribed:

Sl. No.	Commodity	Productivity norms per shift (MT)
<b>A</b>	<b>Import</b>	
1	Steel bar/tubes/pipes	800
2	Steel CR Coil	1700
3	Steel Plate	1100
4	Steel Billet	850
5	HR Coil	2125
6	Excavator	800
7	Project cargo	400
8	Logs	800
<b>B</b>	<b>Export</b>	
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1300
10	Steel CR Coil	1400

11	Granite Block	1000
12	HR Coil	2800
13	Barytes - J. Bags	1400
14	Project cargo	300

- (xiv) (a) While approving the ad-hoc upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations across all major port trusts including CHPT, this Authority has prescribed definitions for some common terms viz., Coastal vessel, Foreign-going vessel, Stevedoring, Stevedore, Shore Handling, Shore Handling Agent. The same may continue to be prescribed in the upfront tariff schedule approved for the stevedoring and shore handling operations at CHPT.
- (b) In addition to the definitions for the above referred terms, the CHPT has proposed definitions for terms like Day, Demurrage, Month, Port, Port Limit, Shift and Wharfage. The definitions proposed by CHPT for the above referred terms are seen to be in line with the definitions prescribed for the said terms in the existing Scale of Rates of CHPT. Hence, the proposed definitions are approved for incorporation in the upfront tariff schedule for the stevedoring and shore handling operations at CHPT.
- (xv) The various general terms and conditions are discussed hereunder:
- (a) While approving the ad-hoc upfront tariff for the stevedoring and shore handling operations across all major port trusts including CHPT, the general terms and conditions relating to System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of VRC and Cargo related charges (CRC) at concessional Coastal rate, non applicability of tariff for BOT/BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013, uniform applicability of tariff to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms, authorized agent to charge only for services provided by him and no permission for notional booking of labour and other similar notional charges, in the event of handling of any new cargo, then the port to categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo, Port to continue to levy charges for services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act, as per TAMP notified SOR, automatic annual indexation of Tariff caps to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January and 31st December of the relevant year, all the operators to furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output, any other information within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port, TAMP to publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts, performance norms prescribed for various commodities to be the minimum that should be achieved by the operator and that the performance norms to be incorporated in the bid documents, quarterly monitoring of actual performance achieved by the operator by both the Port and the TAMP and port to initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port, in the event of any shortfall in achieving the performance prescribed any user to prefer a representation to TAMP in the event a user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, in calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 to be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above to be treated as one unit, Users to not pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator, coastal policy direction issued by the MOS, if any question arises requiring clarification or interpretation of the Scale of Rates and Statement of conditions of the operator, the matter to be referred to TAMP and decision of TAMP to be binding on the operator, has been prescribed by this Authority. The same may continue to be prescribed in the upfront tariff schedule approved for the stevedoring and shore handling operations at CHPT, as has been done while notifying the upfront tariff schedule for the stevedoring and shore handling operations at other Major Port Trusts.
- (b) The port has, *interalia*, proposed a note to the effect that the charges prescribed in the tariff schedule are ceiling levels. In its place, few notes to the effect that the tariff notified is ceiling level, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels and that the authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts, the authorized agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level and that the authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of



such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP is prescribed in the upfront tariff schedule for the stevedoring and shore handling operations at CHPT, in line with similar notes prescribed in the other Major Port Trusts.

- (c) The CHPT has proposed a note to the effect that the charges for shore handling operations include arranging and receiving the cargo to / from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and does not include receiving and delivering of cargo from consignee's premises to port premises or vice versa. The note further states that additional charges are payable for wagon loading / unloading of dry bulk cargo as prescribed in the Upfront tariff Schedule. Since the proposed note is in line with the definition of shore handling given in the Stevedoring and the Shore Handling Policy, the prescription of the said note is approved.
- (d) The CHPT has proposed a note to the effect that the shore handling charges include Piece Rate Incentive of ₹ 4/- per M.T. and Special Levy of ₹ 1/- per M.T. payable to the Port as per the Scale of Rates of the Port. The note further states that it does not include wharfage, demurrage, storage charges, license fee for plot and other miscellaneous charges payable to the Port. The impact of Piece Rate Incentive and Special Levy has been captured in the upfront tariff for the shore handling operations as discussed earlier. Since the said note gives clarity and may avoid ambiguity, the proposed note is approved.
- (e) Similarly, the CHPT has proposed a note to the effect that the charges do not include the cost for deployment of additional equipment/ labour or port related services like bagging, etc. which the stevedores may render at the request of the users. In other words, the proposed note would enable the Stevedores to render port related services (which is not covered by the upfront tariff schedule approved) and deploy additional equipment/ labour and since no rates are available for the said services in the upfront tariff schedule approved, the stevedores may end up charging any rate for such services from the users. Port related services like bagging etc. is an incidental to cargo handling activity and is covered under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, for which this Authority is mandated to fix tariff as per Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963. Incidentally, this Authority, while dealing with a proposal filed by Visakhapatnam Port Trust (VPT) for handling of fertilisers has approved an upfront tariff for bagging of fertilisers, under upfront tariff guidelines of 2008. Thus, the CHPT is advised to come up with a separate proposal for prescription of charges for various port related services leviable by the Stevedores. The proposed note may, therefore, not be approved.
- (f) The note proposed by the port to the effect that all taxes and duties, as is applicable from time to time, including Service Tax / GST shall be paid extra, gives clarity to the levy of charges and hence, is approved.
- (g) For the reasons brought out earlier, the note proposed by the CHPT to the effect that the licenced agent would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation from the second year of operation on achievement of performance standards for each of the commodities notified alongwith the normative tariff, is replaced with the note that 'Incase of dry bulk cargo, the licenced agent would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo. For break bulk cargo, the licenced agent would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation from the second year of operation on achievement of performance standards for each of the commodities notified alongwith the normative tariff.'
- (h) The CHPT has proposed a note to the effect that the performance standards will be reviewed as per the Berthing Policy guidelines or any other guidelines of the Ministry of Shipping/ Competent Authority as may be applicable from time to time. Prescription of such a note may lead to confusion amongst the users as the indexation of tariff is dependent on the performance standards. Thus, in order to avoid any ambiguity, the proposed note is not approved.
- (i) The CHPT has proposed a note to the effect that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the Licensed Agent will approach TAMP for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963". In this regard, it is to state that Clause 2.11. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section

48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.

In this regard, it is relevant to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and Ministry of Shipping (MOS) vide letter No TAMP/47/2000-MBPT dated 6 May 2002. In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the port is advised to apply the ceiling rates to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses. It is noteworthy that such an advice was given to the port while granting adhoc approval to the stevedoring and shore handling charges vide Order dated 8 February 2017. Therefore, the proposed note is not approved.

- (xvi) As per Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, tariff caps will be indexed annually to the inflation to the extent of 60% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January and 31 December of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Since the estimates are of the year 2017, the base year for WPI escalation is prescribed as 01 January 2017. Accordingly, a suitable note is prescribed in the upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling operations.
- (xvii) The CHPT has proposed a separate tariff for loading and unloading of dry bulk cargo to/ from wagons considering the equipment hire cost, labour cost @ 10% of equipment hire cost and 20% each of the operational and administration overheads and with a profit margin of 20% of the total cost. The Stevedoring and Shore handling guidelines do not prescribe any guidelines for loading / unloading cargo to/ from wagon. However, considering that the definition of the shore handling includes the delivery/ receipt of cargo for wagon/ trucks and also the receiving and delivering goods is also covered under Section 42 (1) (d) of the MPT Act., 1963 and the calculation made arriving upfront tariff with loading and unloading of dry bulk cargo to/ from wagons are in line with the guiding principles of Stevedoring and Shore Handling guidelines, this Authority is inclined to approve the tariff for the loading and unloading of dry bulk cargo to/ from wagons as proposed by CHPT relying on the calculation made by CHPT in this regard. The charges for loading / unloading of dry bulk cargo at the Common siding to/ from Railway wagons as proposed by the Port and as modified by TAMP is attached as **Annex – VII**.
- (xviii) This Authority while approving upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations on adhoc basis vide Order No. TAMP/77/2016-CHPT dated 08 February 2017 has stated that the final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. Accordingly, the final rates approved will come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette as per the general approach followed by this Authority. As stated in the interim Order dated 08 February 2017, the interim rates adopted in an adhoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rates and final rates as held by this Authority in the interim Order dated 08 February 2017.
- (xix) If any error apparent on the face of record or for any other justifiable reasons, the CHPT may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette of India. If port users / user association have any issue they may approach the port.

14.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the schedule of Upfront Stevedoring and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards for the CHPT attached as **Annex – VIII**.

14.2. The ceiling rates approved is applied to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. The approval accorded may automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The port is advised to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

14.3. As stipulated in Clause 2.4. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the upfront tariff and performance standards notified by TAMP will be mentioned in the bid document and subsequently in the agreement in respect of the operator.

14.4. The indexation of upfront Stevedoring and Shore Handling Charges as provided in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines is to be read with Clause 7 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. If the Operator does not achieve the prescribed performance standards as per clause 2 of Annex-VIII in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation and the operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines.

14.5. As stipulated in Clause 8.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the operator shall furnish to the CHPT and TAMP, annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which is required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

14.6. As stipulated in Clause 8.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.

14.7. (a) As stipulated in Clause 9.1. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum should be achieved by the Operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents.

(b) As stipulated in Clause 9.2. of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the CHPT and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

14.8. As stipulated in Clause 10 of Stevedoring and Shore Handling Guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the CHPT. The CHPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./353/17]

## Annex-I

**Comparative Statement of Productivity norms as per the Guidelines vis-à-vis average productivity at CHPT for the past 3 years as furnished by the Port, productivity norms proposed by CHPT initially in its proposal of December 2016, reviewed productivity norms proposed by CHPT in April 2017 and Productivity norms considered by TAMP.**

Sl. No.	Commodity	As per Guidelines				Average Productivity Achieved during last 3 years (derived) (in M.T.)	Productivity Norms proposed by CHPT in December 2016		Reviewed Productivity Norms proposed by CHPT in April 2017		Productivity Norms as considered by TAMP	
		Group No. as per Guidelines (Annex-I / II)	Norms per hook per shift (in M.T.)	No. of Hooks per shift	Norms per shift (in M.T.)		Using Ship's crane	Using HMC	Using Ship's crane	Using HMC	Using Ship's crane	Using HMC
							Norms per shift (in M.T.)	Norms per shift (in M.T.)	Norm s per shift (in M.T.)	Norm s per shift (in M.T.)	Norm s per shift (in M.T.)	Norm s per shift (in M.T.)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)= 4 x 5	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)
I	Dry bulk cargo											
A	Import											
1	Ammonium Sulphate	1	900	3	2700	1800	2000	8333	1500	8333	1800	8333
2	Murate of Potash	1	900	3	2700	1700	2000	8333	2000	8333	2000	8333
3	Rock Phosphate	2	810	3	2430	1700	2000	8333	2000	8333	2000	8333
4	Sulphur	2	810	3	2430	1900	1800	8333	1200	8333	1900	8333

5	Urea	1	900	3	2700	1300	1400	8333	1200	8333	1300	8333
6	Silica sand	10	1080	3	3240	1900	1400	8333	1400	8333	1900	8333
7	Dolomite	10	1080	3	3240	4800	4200	8333	4200	8333	4800	8333
8	Limestone	10	1080	3	3240	4200	3400	8333	3400	8333	4200	8333
9	Iron Ore Pellet	6	1460	4	5840	3300	3300	8333	3300	8333	3300	8333
10	Gypsum	9	870	3	2610	3000	3000	8333	3000	8333	3000	8333
11	Food grains	3	660	3	1980	700	1400	8333	1400	8333	1400	8333
12	Shredded Scrap	7	700	3	2100	2400	1800	8333	1350	8333	2400	8333
13	Heavy Melting Scrap	8	360	3	1080	200	750	8333	525	8333	525	8333
<b>B</b>	<b>Export</b>											
14	Food grains (Note 1)	3	660	3	1980	700	700	8333	700	8333	700	8333
15	Barytes	9	870	3	2610	3400	3400	8333	3400	8333	3400	8333
16	Cobble Stones	12	1120	3	3360	2200	2400	8333	2400	8333	2400	8333
17	Mil Scale	10	1080	3	3240	4600	3500	8333	3500	8333	4600	8333
18	Cement clinkers	10	1080	3	3240	3200	3700	8333	3700	8333	3700	8333
19	Ferro slag	12	1120	3	3360	4800	3500	8333	3500	8333	4800	8333
<b>II</b>	<b>Break bulk cargo</b>											
<b>A</b>	<b>Import</b>											
1	Steel bar/tubes/pipes	4	280	2.5	700	800	850	560	800			
2	Steel CR Coil	3	1360	2.5	3400	1500	1700	1700	1700			
3	Steel Plate	4	280	2.5	700	1100	1400	1000	1100			
4	Steel Billet	4	280	2.5	700	700	850	850	850			
5	HR Coil	3	1360	2.5	3400	2000	2300	2125	2125			
6	Excavator	10	Not given	-	-	800	450	250	800			
7	Project cargo (Note 2)	10	Not given	-	-	400	450	250	400			
8	Logs (Note 4)	6	480	2.5	1200	800	700	700	800			
<b>B</b>	<b>Export</b>											
9	Steel Billet/bar/tubes /pipes	4	280	2.5	700	1300	1000	1000	1300			
10	Steel CR Coil	3	1360	2.5	3400	1400	1200	1200	1400			
11	Granite Block	7	500	2	1000	900	1000	1000	1000			
12	HR Coil	3	1360	2.5	3400	2800	2300	2000	2800			
13	Barytes - J. Bags	2	560	2.5	1400	1400	1200	1200	1400			
14	Project cargo (Note 3)	10	Not given	-	-	300	250	100	300			

**Note 1:** Foodgrains under export include Maize, Raw sugar, etc.

**Note 2:** Project cargo under import include Machinery

**Note 3:** Project cargo under export include Machinery, Windmill & Excavator

## Annex -II (a)

## Estimation of Equipment Hire Cost for Stevedoring Operations - Dry Bulk cargo

Amount in ₹

Sl. No.	Commodity	AS PER CHPT ESTIMATES																
		Using Ship's Crane									Using HMC							
		Norms per shift (M.T.)	No. of hatches / hooks per shift	Dozer 5 T / Poclain / Pay loader		Excavator		Grab		Total Equipment Hire charges per shift	Norms per shift (M.T.)	HMC		Dozer 5 T / Poclain / Pay loader		Excavator		Total Equipment Hire charges per shift
				Nos. per shift	Hire charge per unit per shift (₹)	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift (₹)	Nos. per shift	Hire charge per M.T.			Nos. per shift	Hire charges per M.T.	Nos. per shift (Two per HMC)	Hire charges per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)= (5x6) + (7x8) + (3x10)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)=(12x14)+(15x16)+(17x18)
A	Import																	
1	Ammonium Sulphate	1500	3	3	11000	0	18000	3	30	78000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
2	Muriate of Potash	2000	3	3	11000	0	18000	3	30	93000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
3	Rock Phosphate	2000	3	3	11000	0	18000	3	30	93000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
4	Sulphur	1200	3	4	18000	0	18000	3	30	108000	8333	2	48	4	18000	0	18000	471984
5	Urea	1200	3	2	9500	0	18000	3	30	55000	8333	2	48	4	9500	0	18000	437984
6	Silica sand	1400	3	3	11000	0	18000	3	30	75000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
7	Dolomite	4200	3	3	11000	0	18000	3	30	159000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
8	Limestone	3400	3	3	11000	0	18000	3	30	135000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
9	Iron Ore Pellet	3300	4	0	11000	4	18000	4	30	171000	8333	2	48	0	11000	4	18000	471984
10	Gypsum	3000	3	3	11000	0	18000	3	30	123000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
11	Food grains	1400	3	3	11000	0	18000	3	30	75000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
12	Shredded Scrap	1350	3	3	18000	3	18000	3	40	162000	8333	2	48	4	18000	4	18000	543984
13	Heavy Melting Scrap	525	3	2	9500	3	18000	3	40	94000	8333	2	48	2	9500	4	18000	490984
B	Export																	
14	Food grains	700	3	3	11000	0	18000	3	30	54000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
15	Barytes	3400	3	3	18000	0	18000	3	30	156000	8333	2	48	4	18000	0	18000	471984
16	Cobble Stones	2400	3	3	11000	0	18000	3	30	105000	8333	2	48	4	11000	0	18000	443984
17	Mil Scale	3500	3	3	18000	0	18000	3	30	159000	8333	2	48	4	18000	0	18000	471984

18	Cement clinkers	3700	3	3	18000	0	18000	3	30	165000	8333	2	48	4	18000	0	18000	471984
19	Ferro slag	3500	3	3	18000	0	18000	3	30	159000	8333	2	48	4	18000	0	18000	471984

AS PER TAMP ESTIMATES																
Using Ship's Crane									Using HMC							
Norms per shift (M.T.)	No. of hatches / hooks per shift	Dozer 5 T / Poclain / Pay loader		Excavator		Grab		Total Equipment Hire charges per shift	Norms per shift (M.T.)	HMC		Dozer 5 T / Poclain / Pay loader		Excavator		Total Equipment Hire charges per shift
		Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per M.T.			Nos. per shift	Hire charges per M.T.	Nos. per shift (Two per HMC)	Hire charges per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	
(20)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)	(27)	(28)=(22x23)+(24x25)+(20x27)	(29)	(30)	(31)	(32)	(33)	(34)	(35)	(36)=(29x31)+(32x33) + (34x35)
1800	3	3	10000	0	17000	3	30	84000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
2000	3	3	10000	0	17000	3	30	90000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
2000	3	3	10000	0	17000	3	30	90000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
1900	3	4	14000	0	17000	3	30	113000	8333	2	48.48	4	14000	0	17000	459983.84
1300	3	2	8500	0	17000	3	30	56000	8333	2	48.48	4	8500	0	17000	437983.84
1900	3	3	10000	0	17000	3	30	87000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
4800	3	3	10000	0	17000	3	30	174000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
4200	3	3	10000	0	17000	3	30	156000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
3300	4	0	10000	4	17000	4	30	167000	8333	2	48.48	0	10000	4	17000	471983.84
3000	3	3	10000	0	17000	3	30	120000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
1400	3	3	10000	0	17000	3	30	72000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
2400	3	3	14000	3	17000	3	40	189000	8333	2	48.48	4	14000	4	17000	527983.84
525	3	2	8500	3	17000	3	40	89000	8333	2	48.48	2	8500	4	17000	488983.84
700	3	3	10000	0	17000	3	30	51000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
3400	3	3	14000	0	17000	3	30	144000	8333	2	48.48	4	14000	0	17000	459983.84
2400	3	3	10000	0	17000	3	30	102000	8333	2	48.48	4	10000	0	17000	443983.84
4600	3	3	14000	0	17000	3	30	180000	8333	2	48.48	4	14000	0	17000	459983.84
3700	3	3	14000	0	17000	3	30	153000	8333	2	48.48	4	14000	0	17000	459983.84
4800	3	3	14000	0	17000	3	30	186000	8333	2	48.48	4	14000	0	17000	459983.84

**Note:** In respect of Sl. No.13, Heavy Melting Scrap, the no. of payloaders has been increased to 2 for handling using ship's crane.

## Annex - II (b)

## Estimation of Equipment Hire Cost for Stevedoring Operations - Break Bulk cargo

Sl. No.	Commodity	No. of hatches per shift	Equipment description & capacity	Nos. per shift	AS PER CHPT ESTIMATES		AS PER TAMP	
					Hire charge per unit per shift (₹)	Total Equipment Hire charges per shift (₹)	Hire charge per unit per shift (₹)	Total Equipment Hire charges per shift (₹)
(1)	(2)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)=6x7	(9)	(10)=6x9
<b>A</b>	<b>Import</b>							
1	Steel bar/tubes/pipes	2.5	DFLT 5 T	2	5500	11000	5000	10000
2	Steel CR Coil	2.5	DFLT 30 T	2	33000	66000	32000	64000
3	Steel Plate	2.5	DFLT 30 T	2	33000	66000	32000	64000
4	Steel Billet	2.5	DFLT 5 T	2	5500	11000	5000	10000
5	HR Coil	2.5	DFLT 30 T	3	33000	99000	32000	96000
6	Excavator	1	No Equipment	-	-	-	-	-
7	Project cargo	1	Spreader	1	10000	10000	10000	10000
8	Logs	2.5	Log Grabber 10 T	2	15400	30800	15000	30000
<b>B</b>	<b>Export</b>							
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	2.5	DFLT 10 T	3	10500	31500	10000	30000
10	Steel CR Coil	2.5	DFLT 30 T	2	33000	66000	32000	64000
11	Granite Block	2	DFLT 30 T	1	33000	33000	32000	32000
12	HR Coil	2.5	DFLT 30 T	3	33000	99000	32000	96000
13	Barytes - J. Bags	2.5	DFLT 30 T	2	33000	66000	32000	64000
14	Project cargo	1	Spreader	1	10000	10000	10000	10000

### Estimation of Labour Cost for Stevedoring Operations - Dry Bulk cargo

[illegible]



14	Food grains	700	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874	34355	8792	10111
15	Barytes	3400	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111
16	Cobble Stones	2400	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111
17	Mill Scale	3500	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111
18	Cement clinkers	3700	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111
19	Ferro slag	3360	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932	33272	8792	10111

AS PER TAMP ESTIMATES															
<b>A</b>	<b>Import</b>														
1	Ammonium Sulphate	1800	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874		8792	
2	Muriate of Potash	2000	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874		8792	
3	Rock Phosphate	2000	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874		8792	
4	Sulphur	1900	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874		8792	
5	Urea	1300	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874		8792	
6	Silica sand	1900	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
7	Dolomite	4800	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
8	Limestone	4200	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
9	Iron Ore Pellet	3300	4	4	4	8	2	4380	4740	262	16	38576		8792	
10	Gypsum	3000	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
11	Food grains	1400	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874		8792	
12	Shredded Scrap	2400	3	3	3	6	2	4380	4740	307	16	29202		8792	
13	Heavy Melting Scrap	525	3	3	3	6	2	4380	4740	307	16	29202		8792	
<b>B</b>	<b>Export</b>														
14	Food grains	700	3	3	3	6	2	4380	4740	419	16	29874		8792	
15	Barytes	3400	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
16	Cobble Stones	2400	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
17	Mill Scale	4600	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
18	Cement clinkers	3700	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	
19	Ferro slag	4800	3	3	3	6	2	4380	4740	262	16	28932		8792	

## Annex- II (d)

## Estimation of Labour Cost for Stevedoring Operations - Break Bulk cargo

Sl. No.	Commodity	Proposed norms per shift (in M.T.)	No. of Hooks per shift	Category & No. of employees per shift						Labour charges per employee per shift (in ₹)					Total Labour charges per shift using Ship's Crane (₹)	Total Labour charges per shift with 15% hike for Wage Revision impact (₹)
				Tindal (one per vessel)	Signal man (one per hook)	Winch Driver (one per hatch)	Mazdoor		Total	Wages & Levy				Piece Rate Incentive (₹)		
							per hook	per shift		Tindal	Signal man	Winch Driver	Mazdoor			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)=5+6+7+9	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)=(5x11)+(6x12)+(7x13)+(9x14)+(10x15)	(17)=16+15%
AS PER CHPT ESTIMATES																
A	Import															
1	Steel bar/tubes/pipes	560	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
2	Steel CR Coil	1700	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
3	Steel Plate	1000	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
4	Steel Billet	850	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
5	HR Coil	2125	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
6	Excavator	250	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	104285
7	Project cargo	250	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	104285
8	Logs	700	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	2947	96691	111195
B	Export															
9	Steel Billet/bar/tubes/ pipes	1000	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
10	Steel CR Coil	1200	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
11	Granite Block	1000	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	272	61916	71203
12	HR Coil	2000	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	74477
13	Barytes - J. Bags	1200	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	868	101152	116325
14	Project cargo	100	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	104285

## AS PER TAMP ESIMATES

<b>A</b>	<b>Import</b>															
1	Steel bar/tubes/pipes	800	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
2	Steel CR Coil	1700	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
3	Steel Plate	1100	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	

4	Steel Billet	850	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
5	HR Coil	2125	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
6	Excavator	800	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	
7	Project cargo	400	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	
8	Logs	800	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	307	62371	
<b>B</b>	<b>Export</b>															
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1300	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
10	Steel CR Coil	1400	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	491	64763	
11	Granite Block	1000	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	272	61916	
12	HR Coil	2800	3	1	3	3	2	6	13	4740	4380	4740	4380	0	58380	
13	Barytes - J. Bags	1400	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	868	101152	
14	Project cargo	300	3	1	3	3	4	12	19	4740	4380	4740	4380	317	90683	

## ANNEX - III(a)

## Determination of Upfront tariff for Stevedoring Operations - Dry Bulk Cargo

Amount in ₹

Sl. No.	Commodity	Norms per shift (in M.T.)	Equipment Hire cost per shift	Labour cost per shift	Total Equipment hire + Labour cost	Operational overheads @ 20% on Equipment & Labour cost	Administrative overheads @ 20% on Equipment & Labour cost	Total Operating cost	Margin @ 20% on total operating cost	Revenue Requirement per shift	Upfront tariff per M.T. Foreign	Upfront tariff per M.T. Coastal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)=4+5	(7) = 20% on 6	(8)= 20% on 6	(9)=6+7+8	(10)= 20% on 9	(11)=9+10		
<b>AS PER CHPT ESTIMATES</b>												
<b>I</b>	<b>Using Ship's Crane</b>											
<b>A</b>	<b>Import</b>											
1	Ammonium Sulphate	1500	78000	34355	112355	22471	22471	157297	31459	188756	127	76
2	Muriate of Potash	2000	93000	34355	127355	25471	25471	178297	35659	213956	108	65
3	Rock Phosphate	2000	93000	34355	127355	25471	25471	178297	35659	213956	108	65
4	Sulphur	1200	108000	34355	142355	28471	28471	199297	39859	239156	202	121
5	Urea	1200	55000	34355	89355	17871	17871	125097	25019	150116	127	76
6	Silica sand	1400	75000	33272	108272	21654	21654	151580	30316	181896	132	79
7	Dolomite	4200	159000	33272	192272	38454	38454	269180	53836	323016	78	47
8	Limestone	3400	135000	33272	168272	33654	33654	235580	47116	282696	84	50
9	Iron Ore Pellet	3300	171000	44362	215362	43072	43072	301506	60301	361807	111	67
10	Gypsum	3000	123000	33272	156272	31254	31254	218780	43756	262536	89	53
11	Food grains	1400	75000	34355	109355	21871	21871	153097	30619	183716	133	80
12	Shredded Scrap	1350	162000	33582	195582	39116	39116	273814	54763	328577	246	148
13	Heavy Melting Scrap	525	94000	33582	127582	25516	25516	178614	35723	214337	413	248
<b>B</b>	<b>Export</b>											
14	Food grains	700	54000	34355	88355	17671	17671	123697	24739	148436	215	129
15	Barytes	3400	156000	33272	189272	37854	37854	264980	52996	317976	95	57
16	Cobble Stones	2400	105000	33272	138272	27654	27654	193580	38716	232296	98	59

17	Mil Scale	3500	159000	33272	192272	38454	38454	269180	53836	323016	<b>93</b>	<b>56</b>
18	Cement clinkers	3700	165000	33272	198272	39654	39654	277580	55516	333096	<b>91</b>	<b>55</b>
19	Ferro slag	3500	159000	33272	192272	38454	38454	269180	53836	323016	<b>93</b>	<b>56</b>
<b>II</b>	<b>Using HMC</b>											
<b>A</b>	<b>Import</b>											
1	Ammonium Sulphate	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	<b>93</b>	<b>56</b>
2	Muriate of Potash	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	<b>93</b>	<b>56</b>
3	Rock Phosphate	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	<b>93</b>	<b>56</b>
4	Sulphur	8333	459984	10111	470095	94019	94019	658132.84	131627	789759.8	<b>96</b>	<b>58</b>
5	Urea	8333	437984	10111	448095	89619	89619	627332.84	125467	752799.8	<b>91</b>	<b>55</b>
6	Silica sand	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	<b>93</b>	<b>56</b>
7	Dolomite	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	<b>93</b>	<b>56</b>
8	Limestone	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	<b>93</b>	<b>56</b>
9	Iron Ore Pellet	8333	471984	10111	482095	96419	96419	674932.84	134987	809919.8	<b>98</b>	<b>59</b>
10	Gypsum	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	<b>93</b>	<b>56</b>
11	Food grains	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	<b>93</b>	<b>56</b>
12	Shredded Scrap	8333	527984	10111	538095	107619	107619	753332.84	150667	903999.8	<b>110</b>	<b>66</b>
13	Heavy Melting Scrap	8333	488984	10111	499095	99819	99819	698732.84	139747	838479.8	<b>102</b>	<b>61</b>
<b>B</b>	<b>Export</b>											
14	Food grains	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	<b>93</b>	<b>56</b>
15	Barytes	8333	459984	10111	470095	94019	94019	658132.84	131627	789759.8	<b>96</b>	<b>58</b>
16	Cobble Stones	8333	443984	10111	454095	90819	90819	635732.84	127147	762879.8	<b>93</b>	<b>56</b>
17	Mil Scale	8333	459984	10111	470095	94019	94019	658132.84	131627	789759.8	<b>96</b>	<b>58</b>
18	Cement clinkers	8333	459984	10111	470095	94019	94019	658132.84	131627	789759.8	<b>96</b>	<b>58</b>
19	Ferro slag	8333	459984	10111	470095	94019	94019	658132.84	131627	789759.8	<b>96</b>	<b>58</b>

<b>AS PER TAMP ESTIMATES</b>												
<b>A</b>	<b>Import</b>											
1	Ammonium Sulphate	1800	84000	29874	113874	22775	22775	159424	31885	191309	<b>108</b>	<b>65</b>
2	Muriate of Potash	2000	90000	29874	119874	23975	23975	167824	33565	201389	<b>102</b>	<b>61</b>
3	Rock Phosphate	2000	90000	29874	119874	23975	23975	167824	33565	201389	<b>102</b>	<b>61</b>
4	Sulphur	1900	113000	29874	142874	28575	28575	200024	40005	240029	<b>128</b>	<b>77</b>
5	Urea	1300	56000	29874	85874	17175	17175	120224	24045	144269	<b>112</b>	<b>67</b>
6	Silica sand	1900	87000	28932	115932	23186	23186	162304	32461	194765	<b>104</b>	<b>62</b>
7	Dolomite	4800	174000	28932	202932	40586	40586	284104	56821	340925	<b>72</b>	<b>43</b>
8	Limestone	4200	156000	28932	184932	36986	36986	258904	51781	310685	<b>75</b>	<b>45</b>
9	Iron Ore Pellet	3300	167000	38576	205576	41115	41115	287806	57561	345367	<b>106</b>	<b>64</b>

10	Gypsum	3000	120000	28932	148932	29786	29786	208504	41701	250205	84	50
11	Food grains	1400	72000	29874	101874	20375	20375	142624	28525	171149	124	74
12	Shredded Scrap	2400	189000	29202	218202	43640	43640	305482	61096	366578	155	93
13	Heavy Melting Scrap	525	89000	29202	118202	23640	23640	165482	33096	198578	383	230
<b>B</b>	<b>Export</b>											
14	Food grains	700	51000	29874	80874	16175	16175	113224	22645	135869	196	118
15	Barytes	3400	144000	28932	172932	34586	34586	242104	48421	290525	86	52
16	Cobble Stones	2400	102000	28932	130932	26186	26186	183304	36661	219965	93	56
17	Mil Scale	4600	180000	28932	208932	41786	41786	292504	58501	351005	77	46
18	Cement clinkers	3700	153000	28932	181932	36386	36386	254704	50941	305645	84	50
19	Ferro slag	4800	186000	28932	214932	42986	42986	300904	60181	361085	76	46
<b>II</b>	<b>Using HMC</b>											
<b>A</b>	<b>Import</b>											
1	Ammonium Sulphate	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
2	Muriate of Potash	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
3	Rock Phosphate	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
4	Sulphur	8333	459984	8792	468776	93755	93755	656285.84	131257	787542.8	96	58
5	Urea	8333	437984	8792	446776	89355	89355	625485.84	125097	750582.8	91	55
6	Silica sand	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
7	Dolomite	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
8	Limestone	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
9	Iron Ore Pellet	8333	471984	8792	480776	96155	96155	673085.84	134617	807702.8	98	59
10	Gypsum	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
11	Food grains	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
12	Shredded Scrap	8333	527984	8792	536776	107355	107355	751485.84	150297	901782.8	110	66
13	Heavy Melting Scrap	8333	488984	8792	497776	99555	99555	696885.84	139377	836262.8	102	61
<b>B</b>	<b>Export</b>											
14	Food grains	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55
15	Barytes	8333	459984	8792	468776	93755	93755	656285.84	131257	787542.8	96	58
16	Cobble Stones	8333	443984	8792	452776	90555	90555	633885.84	126777	760662.8	92	55

17	Mil Scale	8333	459984	8792	468776	93755	93755	656285.84	131257	787542.8	96	58
18	Cement clinkers	8333	459984	8792	468776	93755	93755	656285.84	131257	787542.8	96	58
19	Ferro slag	8333	459984	8792	468776	93755	93755	656285.84	131257	787542.8	96	58

## Annex-III (b)

## Determination of Upfront tariff for Stevedoring Operations - Break Bulk Cargo

											Amount in ₹	
Sl. No.	Commodity	Norms per shift (in M.T.)	Equipment Hire cost per shift	Labour cost per shift	Total Equipment hire + Labour cost	Operational overheads @ 20% on Equipment and Labour cost	Administrative overheads @ 20% on Equipment and Labour cost	Total Operating cost	Margin @ 20% on total operating cost	Revenue Requirement per shift	Upfront tariff per M.T. Foreign	Upfront tariff per M.T. Coastal
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)=4+5	(7) = 20% on 6	(8)= 20% on 6	(9)=6+7+8	(10)= 20% on 9	(11)=9+10		
	AS PER CHPT ESTIMATES											
A	Import											
1	Steel bar/tubes/pipes	560	11000	74477	85477	17095	17095	119667	23933	143600	261	157
2	Steel CR Coil	1700	66000	74477	140477	28095	28095	196667	39333	236000	141	85
3	Steel Plate	1000	66000	74477	140477	28095	28095	196667	39333	236000	240	144
4	Steel Billet	850	11000	74477	85477	17095	17095	119667	23933	143600	172	103
5	HR Coil	2125	99000	74477	173477	34695	34695	242867	48573	291440	139	83
6	Excavator	250	-	104285	104285	20857	20857	145999	29200	175199	712	427
7	Project cargo	250	10000	104285	114285	22857	22857	159999	32000	191999	780	468
8	Logs	700	30800	111195	141995	28399	28399	198793	39759	238552	346	208
B	Export											
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1000	31500	74477	105977	21195	21195	148367	29673	178040	180	108
10	Steel CR Coil	1200	66000	74477	140477	28095	28095	196667	39333	236000	199	119
11	Granite Block	1000	33000	71203	104203	20841	20841	145885	29177	175062	177	106
12	HR Coil	2000	99000	74477	173477	34695	34695	242867	48573	291440	147	88
13	Barytes - J. Bags	1200	66000	116325	182325	36465	36465	255255	51051	306306	258	155
14	Project cargo	100	10000	104285	114285	22857	22857	159999	32000	191999	1943	1166

	AS PER TAMP ESTIMATES											
<b>A</b>	<b>Import</b>											
1	Steel bar/tubes/pipes	800	10000	64763	74763	14953	14953	104669	20934	125603	<b>160</b>	<b>96</b>
2	Steel CR Coil	1700	64000	64763	128763	25753	25753	180269	36054	216323	<b>129</b>	<b>77</b>
3	Steel Plate	1100	64000	64763	128763	25753	25753	180269	36054	216323	<b>200</b>	<b>120</b>
4	Steel Billet	850	10000	64763	74763	14953	14953	104669	20934	125603	<b>150</b>	<b>90</b>
5	HR Coil	2125	96000	64763	160763	32153	32153	225069	45014	270083	<b>129</b>	<b>77</b>
6	Excavator	800	0	90683	90683	18137	18137	126957	25391	152348	<b>194</b>	<b>116</b>
7	Project cargo	400	10000	90683	100683	20137	20137	140957	28191	169148	<b>430</b>	<b>258</b>
8	Logs	800	30000	62371	92371	18474	18474	129319	25864	155183	<b>197</b>	<b>118</b>
<b>B</b>	<b>Export</b>											
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1300	30000	64763	94763	18953	18953	132669	26534	159203	<b>124</b>	<b>74</b>
10	Steel CR Coil	1400	64000	64763	128763	25753	25753	180269	36054	216323	<b>156</b>	<b>94</b>
11	Granite Block	1000	32000	61916	93916	18783	18783	131482	26296	157778	<b>160</b>	<b>96</b>
12	HR Coil	2800	96000	58380	154380	30876	30876	216132	43226	259358	<b>94</b>	<b>56</b>
13	Barytes - J. Bags	1400	64000	101152	165152	33030	33030	231212	46242	277454	<b>201</b>	<b>121</b>
14	Project cargo	300	10000	90683	100683	20137	20137	140957	28191	169148	<b>571</b>	<b>343</b>

## Annex – IV

Comparative position of the equipment proposed to be deployed by CHPT for shore handling operations vis-à-vis the norm prescribed in the Stevedoring and Shore handling Guidelines for the method adopted by CHPT

Commodity / Commodity Group	Method	As per Guidelines	As proposed by the Port with Ship cranes
<b>A. Dry Bulk Cargo</b>			
Ammonium Sulphate, MOP	2	20 Nos. – 15T trucks 02 Nos. – 10T Payloaders	<b>15 Nos. – 15T trucks</b> 02 Nos. – 10T Payloaders
	4	03 Nos. – 10T Payloaders	03 Nos. – 10T Payloaders
	5	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos. – 10T Payloaders	<b>15 Nos. – 15T trucks</b> 05 Nos. – 10T Payloaders
Rock Phosphate	2	20 Nos. – 15T trucks 02 Nos. – 10T Payloaders	<b>15 Nos. – 15T trucks</b> 02 Nos. – 10T Payloaders
	4	03 Nos. – 10T Payloaders	03 Nos. – 10T Payloaders
	5	20 Nos. – 15T trucks	<b>15 Nos. – 15T trucks</b>

		05 Nos. – 10T Payloaders	05 Nos. – 10T Payloaders
Sulphur	2	20 Nos. – 15T trucks 02 Nos. – 10T Payloaders	<b>18 Nos. – 15T trucks</b> 02 Nos. – 10T Payloaders
	4	03 Nos. – 10T Payloaders	03 Nos. – 10T Payloaders
	5	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos. – 10T Payloaders	<b>18 Nos. – 15T trucks</b> 05 Nos. – 10T Payloaders
Urea	2	20 Nos. – 15T trucks 02 Nos. – 10T Payloaders	<b>10 Nos. – 15T trucks</b> 02 Nos. – 10T Payloaders
	4	03 Nos. – 10T Payloaders	<b>02 Nos. – 10T Payloaders</b>
	5	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos. – 10T Payloaders	<b>10 Nos. – 15T trucks</b> <b>04 Nos. – 10T Payloaders</b>
Silica sand, Dolomite & Lime Stone	2	25 Nos. – 15T trucks 04 Nos. – 10T Payloaders	<b>18 Nos. – 15T trucks</b> 04 Nos. – 10T Payloaders
	4	06 Nos. – 10T Payloaders	06 Nos. – 10T Payloaders
	5	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos. – 10T Payloaders	<b>18 Nos. – 15T trucks</b> 10 Nos. – 10T Payloaders
Iron ore pellets	2	34 Nos. – 15T trucks 04 Nos. – 10T Payloaders	<b>25 Nos. – 15T trucks</b> 04 Nos. – 10T Payloaders
	4	06 Nos. – 10T Payloaders	06 Nos. – 10T Payloaders
	5	34 Nos. – 15T trucks 10 Nos. – 10T Payloaders	<b>25 Nos. – 15T trucks</b> 10 Nos. – 10T Payloaders
Gypsum	2	25 Nos. – 15T trucks 04 Nos. – 10T Payloaders	<b>15 Nos. – 15T trucks</b> <b>02 Nos. – 10T Payloaders</b>



	4	06 Nos. – 10T Payloaders	<b>03 Nos. – 10T Payloaders</b>
	5	25 Nos. – 15T trucks 10 Nos. – 10T Payloaders	<b>15 Nos. – 15T trucks</b> <b>05 Nos. – 10T Payloaders</b>
Food Grains	2	20 Nos. – 15T trucks 02 Nos. – 10T Payloaders	<b>15 Nos. – 15T trucks</b> 02 Nos. – 10T Payloaders
	4	03 Nos. – 10T Payloaders	03 Nos. – 10T Payloaders
	5	20 Nos. – 15T trucks 05 Nos. – 10T Payloaders	<b>15 Nos. – 15T trucks</b> 05 Nos. – 10T Payloaders
Shredded Scrap	2	15 Nos. – 15T trucks 02 Nos. – 10T Payloaders 02 Nos. – Excavators	<b>12 Nos. – 15T trucks</b> 02 Nos. – 10T Payloaders 02 Nos. – Excavator
	4	15 Nos. – 15T trucks 03 Nos. – 10T Payloaders 03 Nos. – Excavators	03 Nos. – 10T Payloaders 03 Nos. – Excavator
	5	15 Nos. – 15T trucks 05 Nos. – 10T Payloaders 05 Nos. – Excavators	<b>12 Nos. – 15T trucks</b> 05 Nos. – 10T Payloaders 05 Nos. – Excavator
Heavy Melting Scrap	2	15 Nos. – 15T trucks 02 Nos. – 15T Mobile Cranes	<b>10 Nos. – 15T trucks</b> 02 Nos. – 15T Mobile Cranes
	4	15 Nos. – 15T trucks 03 Nos. – 15T Mobile Cranes	03 Nos. – 15T Mobile Cranes
	5	15 Nos. – 15T trucks 05 Nos. – 15T Mobile Cranes	<b>10 Nos. – 15T trucks</b> 05 Nos. – 15T Mobile Cranes
<b>B. Break Bulk</b>			
Steel bar/tube/pipes, Steel Plates &	2	01 Nos. – 10T FLT	02 Nos. – 10T FLT

Steel billets.			<b>01 Nos. – 30T FLT</b>
	3	2 Nos.–10T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers	<b>1 Nos.–10T Mobile Crane</b> 09 Nos. – 40T Tractor Trailers <b>01 Nos. – 30T Mobile Crane</b>
	4	02 Nos. – 10T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers 01 Nos. – 10T FLT	<b>01 Nos.–10T Mobile Crane</b> 09 Nos. – 40T Tractor Trailers <b>02 Nos. – 30T FLT</b> <b>02 Nos. – 10T FLT</b>
HR coils	2	01 Nos. – 30T FLT	3 nos. – 30T FLT
	3	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers	02 Nos. – 30T Mobile Crane 09 Nos. – 40T Tractor Trailers
	4	09 Nos. – 40T Tractor Trailers 03 Nos. – 30T FLT	09 Nos. – 40T Tractor Trailers <b>05 Nos. – 30T FLT</b>
Granite Blocks	2	Not Applicable	Not Applicable
	3	02 Nos. – 30T Mobile Cranes 12 Nos. – 40T Trucks	<b>03 Nos. – 30T Mobile Cranes</b> 12 Nos. – 40T Trucks
	4	Not Applicable	Not Applicable
Barytes – J. Bags	2	Not Applicable	Not Applicable
	3	09 Nos. – 15T Trucks	<b>02 Nos. – 10T Mobile Cranes</b> <b>12 Nos. – 15T Trucks</b>
	4	Not Applicable	Not Applicable

## ANNEX -V(a)

## Estimation of Equipment Hire Cost for Shore Handling Operations - Dry Bulk cargo

Amount in ₹

Sl. No.	Commodity	Proposed norms per shift (in M.T.)	Method 1 - Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises (Method 2 in Annex-IX of Guidelines)								
			Payloader 10T / Dozer		Excavator		Mobile Crane 15 T		Truck 15 T		Total Eqpmt. Hire charges per shift
			Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(11) = (4x5)+(6x7)+(8x9)+(10x11)
<b>AS PER CHPT ESTIMATES</b>											
<b>I</b>	<b>Using Ship's Crane</b>										
<b>A</b>	<b>Import</b>										
1	Ammonium Sulphate	1500	2	9500	0	18000	0	10500	15	4500	86500
2	Muriate of Potash	2000	2	9500	0	18000	0	10500	15	4500	86500
3	Rock Phosphate	2000	2	9500	0	18000	0	10500	15	4500	86500
4	Sulphur	1200	2	11000	0	18000	0	10500	18	4500	103000
5	Urea	1200	2	9500	0	18000	0	10500	10	4500	64000
6	Silica sand	1400	4	9500	0	18000	0	10500	18	4500	119000
7	Dolomite	4200	4	9500	0	18000	0	10500	18	4500	119000
8	Limestone	3400	4	9500	0	18000	0	10500	18	4500	119000
9	Iron Ore Pellet	3300	4	9500	0	18000	0	10500	25	4500	150500
10	Gypsum	3000	2	9500	0	18000	0	10500	15	4500	86500
11	Food grains	1400	2	9500	0	18000	0	10500	15	4500	86500
12	Shredded Scrap	1350	2	9500	2	18000	0	10500	12	4500	109000
13	Heavy Melting Scrap	525	0	9500	0	18000	2	5500	10	4500	56000
<b>B</b>	<b>Export</b>										
14	Food grains	700									
15	Barytes	3400									
16	Cobble Stones	2400									
17	Mil Scale	3500									
18	Cement clinkers	3700									
19	Ferro slag	3500									
<b>II</b>	<b>Using HMC</b>										
<b>A</b>	<b>Import</b>										

Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible. Hence, this method is not considered for export cargo.

1	Ammonium Sulphate	8333	Grab capacity is more than Truck capacity. Hence, this method of operation is not considered under HMC.
2	Muriate of Potash	8333	
3	Rock Phosphate	8333	
4	Sulphur	8333	
5	Urea	8333	
6	Silica sand	8333	
7	Dolomite	8333	
8	Limestone	8333	
9	Iron Ore Pellet	8333	
10	Gypsum	8333	
11	Food grains	8333	
12	Shredded Scrap	8333	
13	Heavy Melting Scrap	8333	
<b>B</b>	<b>Export</b>		
14	Food grains	8333	Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible. Hence, this method is not considered for export cargo.
15	Barytes	8333	
16	Cobble Stones	8333	
17	Mil Scale	8333	
18	Cement clinkers	8333	
19	Ferro slag	8333	

Method 2 - Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks & moved to storage yard within port premises (Method 5 in Annex-IX of Guidelines)									Method 3 - Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to consignee's premises (Method 4 in Annex-IX of Guidelines)						
Payloader 10T / Dozer		Excavator / Poclain		Mobile Crane 15 T		Truck 15 T		Total Eqpmt. Hire charges per shift	Payloader 10T / Dozer		Excavator		Mobile Crane 15 T		Total Eqpmt. Hire charges per shift
Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift		Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	
(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)=(12x13)+(14x15)+(16x17)+(18x19)	(21)	(22)	(23)	(24)	(25)	(26)	(27)=(21x22)+(23x24)+(25x26)
5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000	3	9500	0	18000	0	10500	28500

5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000	3	9500	0	18000	0	10500	28500
5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000	3	9500	0	18000	0	10500	28500
5	11000	0	18000	0	10500	18	4500	136000	3	11000	0	18000	0	10500	33000
4	9500	0	18000	0	10500	10	4500	83000	2	9500	0	18000	0	10500	19000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
10	9500	0	18000	0	10500	25	4500	207500	6	9500	0	18000	0	10500	57000
5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000	3	9500	0	18000	0	10500	28500
5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000	3	9500	0	18000	0	10500	28500
5	9500	5	18000	0	10500	12	4500	191500	3	9500	3	18000	0	10500	82500
0	9500	0	18000	5	5500	10	4500	72500	0	9500	0	18000	3	5500	16500
5	9500	0	18000	0	10500	15	4500	115000	3	9500	0	18000	0	10500	28500
5	9500	6	18000	0	10500	25	4500	268000	3	9500	3	18000	0	10500	82500
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
10	9500	0	18000	0	10500	18	4500	176000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	11000	2	18000	0	10500	100	4500	574000	6	11000	0	18000	0	10500	66000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	2	18000	0	10500	100	4500	562000	6	9500	0	18000	0	10500	57000
8	9500	5	18000	0	10500	100	4500	616000	6	9500	3	18000	0	10500	111000
0	9500	0	18000	6	5500	100	4500	483000	0	9500	0	18000	4	5500	22000
6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000	4	9500	0	18000	0	10500	38000
6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000	4	9500	0	18000	0	10500	38000
6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000	4	9500	0	18000	0	10500	38000

6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000	4	9500	0	18000	0	10500	38000
6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000	4	9500	0	18000	0	10500	38000
6	9500	0	18000	0	10500	100	4500	507000	4	9500	0	18000	0	10500	38000

**AS PER TAMP ESTIMATES**

PORTER FIRM ESTIMATES											
A	Import										
1	Ammonium Sulphate	1800	2	8500	0	17000	0	10000	15	4500	84500
2	Muriate of Potash	2000	2	8500	0	17000	0	10000	15	4500	84500
3	Rock Phosphate	2000	2	8500	0	17000	0	10000	15	4500	84500
4	Sulphur	1900	2	10000	0	17000	0	10000	18	4500	101000
5	Urea	1300	2	8500	0	17000	0	10000	10	4500	62000
6	Silica sand	1900	4	8500	0	17000	0	10000	18	4500	115000
7	Dolomite	4800	4	8500	0	17000	0	10000	18	4500	115000
8	Limestone	4200	4	8500	0	17000	0	10000	18	4500	115000
9	Iron Ore Pellet	3300	4	8500	0	17000	0	10000	25	4500	146500
10	Gypsum	3000	2	8500	0	17000	0	10000	15	4500	84500
11	Food grains	1400	2	8500	0	17000	0	10000	15	4500	84500
12	Shredded Scrap	2400	2	8500	2	17000	0	10000	12	4500	105000
13	Heavy Melting Scrap	525	0	8500	0	17000	2	5000	10	4500	55000
B	Export										
14	Food grains	700	Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible. Hence, this method is not considered for export cargo.								
15	Barytes	3400									
16	Cobble Stones	2400									
17	Mil Scale	4600									
18	Cement clinkers	3700									
19	Ferro slag	4800									
II	Using HMC										
A	Import										
1	Ammonium Sulphate	8333	Grab capacity is more than Truck capacity. Hence, this method of operation is not considered under HMC.								
2	Muriate of Potash	8333									
3	Rock Phosphate	8333									
4	Sulphur	8333									
5	Urea	8333									
6	Silica sand	8333									
7	Dolomite	8333									
8	Limestone	8333									
9	Iron Ore Pellet	8333									
10	Gypsum	8333									

11	Food grains	8333	
12	Shredded Scrap	8333	
13	Heavy Melting Scrap	8333	
<b>B</b>	<b>Export</b>		
14	Food grains	8333	Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible. Hence, this method is not considered for export cargo.
15	Barytes	8333	
16	Cobble Stones	8333	
17	Mil Scale	8333	
18	Cement clinkers	8333	
19	Ferro slag	8333	

5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000	3	8500	0	17000	0	10000	25500
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000	3	8500	0	17000	0	10000	25500
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000	3	8500	0	17000	0	10000	25500
5	10000	0	17000	0	10000	18	4500	131000	3	10000	0	17000	0	10000	30000
4	8500	0	17000	0	10000	10	4500	79000	2	8500	0	17000	0	10000	17000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
10	8500	0	17000	0	10000	25	4500	197500	6	8500	0	17000	0	10000	51000
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000	3	8500	0	17000	0	10000	25500
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000	3	8500	0	17000	0	10000	25500
5	8500	5	17000	0	10000	12	4500	181500	3	8500	3	17000	0	10000	76500
0	8500	0	17000	5	5000	10	4500	70000	0	8500	0	17000	3	5000	15000
5	8500	0	17000	0	10000	15	4500	110000	3	8500	0	17000	0	10000	25500
5	8500	6	17000	0	10000	25	4500	257000	3	8500	3	17000	0	10000	76500
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
10	8500	0	17000	0	10000	18	4500	166000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000	6	8500	0	17000	0	10000	51000

8	10000	2	17000	0	10000	100	4500	564000	6	10000	0	17000	0	10000	60000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
8	8500	2	17000	0	10000	100	4500	552000	6	8500	0	17000	0	10000	51000
8	8500	5	17000	0	10000	100	4500	603000	6	8500	3	17000	0	10000	102000
0	8500	0	17000	6	5000	100	4500	480000	0	8500	0	17000	4	5000	20000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000	4	8500	0	17000	0	10000	34000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000	4	8500	0	17000	0	10000	34000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000	4	8500	0	17000	0	10000	34000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000	4	8500	0	17000	0	10000	34000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000	4	8500	0	17000	0	10000	34000
6	8500	0	17000	0	10000	100	4500	501000	4	8500	0	17000	0	10000	34000

ANNEX-V(b)

## Estimation of Equipment Hire Cost for Shore Handling Operations - Break Bulk cargo

Amount in ₹

Sl. No.	Commodity	Proposed norms per shift (in M.T.)	Method 1 - Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises (Method 3 in Annex-X of Guidelines)								
			Mobile Crane 10T		Mobile Crane 30T		Trucks 15T		Trucks 40T		Total Eqpmt. Hire charges per shift
			Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per M.T.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(11)=(4x5)+(6x7)+(8x9)+(3x11)
AS PER CHPT ESTIMATES											
A	Import										
1	Steel bar/tubes/pipes	560	1	5500	1	31000	0	4500	9	40	58900
2	Steel CR Coil	1700	0	5500	2	31000	0	4500	9	40	130000
3	Steel Plate	1000	1	5500	1	31000	0	4500	9	40	76500
4	Steel Billet	850	1	5500	1	31000	0	4500	9	40	70500
5	HR Coil	2125	0	5500	3	31000	0	4500	9	40	178000
6	Excavator	250	1	5000	0	31000	0	4500	9	40	15000
7	Project cargo	250	1	10000	1	31000	0	4500	9	40	51000
8	Logs	700	NA								0



B	Export										
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1000	1	5500	1	31000	0	4500	9	40	76500
10	Steel CR Coil	1200	0	5500	2	31000	0	4500	9	40	110000
11	Granite Block	1000	0	5500	3	31000	0	4500	12	55	148000
12	HR Coil	2000	0	5500	3	31000	0	4500	9	40	173000
13	Barytes - J. Bags	1200	2	5500	0	31000	12	4500	0	40	65000
14	Project cargo	100	1	10000	1	31000	0	4500	9	40	45000

## AS PER TAMP MODIFICATION

A	Import										
1	Steel bar/tubes/pipes	800	1	5000	1	30000	0	4500	9	40	67000
2	Steel CR Coil	1700	0	5000	2	30000	0	4500	9	40	128000
3	Steel Plate	1100	1	5000	1	30000	0	4500	9	40	79000
4	Steel Billet	850	1	5000	1	30000	0	4500	9	40	69000
5	HR Coil	2125	0	5000	3	30000	0	4500	9	40	175000
6	Excavator	800	1	5000	0	30000	0	4500	9	40	37000
7	Project cargo	400	1	10000	1	30000	0	4500	9	40	56000
8	Logs	800	NA								0
B	Export										
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1300	1	5000	1	30000	0	4500	9	40	87000
10	Steel CR Coil	1400	0	5000	2	30000	0	4500	9	40	116000
11	Granite Block	1000	0	5000	3	30000	0	4500	12	55	145000
12	HR Coil	2800	0	5000	3	30000	0	4500	9	40	202000
13	Barytes - J. Bags	1400	2	5000	0	30000	12	4500	0	40	64000
14	Project cargo	300	1	10000	1	30000	0	4500	9	40	52000

## Method 2 - Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks &amp; moved to storage yard within port premises

(Method 4 in Annex-X of Guidelines)

Mobile Crane 10T		Log Grabber 10T		Forklift Truck 10T		Forklift Truck 30T		Trucks 40T		Total Eqpmt. Hire charges per shift
Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per M.T.	
(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)=(12x13)+(14x15)+(16x17)+(18x19)+(3x21)
1	5500	0	15400	2	10500	2	32000	9	40	112900
0	5500	0	15400	0	10500	5	32200	9	40	229000
1	5500	0	15400	2	10500	2	32000	9	40	130500
1	5500	0	15400	2	10500	2	32000	9	40	124500
0	5500	0	15400	0	10500	5	31800	9	40	244000

1	5000	0		0		0		9	40	15000
2	10000	0	15400	0	10500	2	32000	9	40	94000
0	5500	7	15400	0	10500	0	33000	12	40	135800
1	5500	0	15400	2	10500	2	32000	9	40	130500
0	5500	0	15400	0	10500	4	32000	9	40	176000
NA										0
0	5500	0	15400	0	10500	5	31800	9	40	239000
NA										0
2	10000		15400		10500	2	32000	9	40	88000
1	5000	0	15000	2	10000	2	31000	9	40	119000
0	5000	0	15000	0	10000	5	32200	9	40	229000
1	5000	0	15000	2	10000	2	31000	9	40	131000
1	5000	0	15000	2	10000	2	31000	9	40	121000
0	5000	0	15000	0	10000	5	31800	9	40	244000
1	5000	0		0		0		9	40	37000
2	10000	0	15000	0	10000	2	31000	9	40	98000
0	5000	7	15000	0	10000	0	32000	12	40	137000
1	5000	0	15000	2	10000	2	31000	9	40	139000
0	5000	0	15000	0	10000	4	32000	9	40	184000
NA										0
0	5000	0	15000	0	10000	5	31800	9	40	271000
NA										0
2	10000		15000		10000	2	31000	9	40	94000

**Method 3 - Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to consignee's premises  
(Method 2 in Annex-X of Guidelines)**

Log Grabber 10T / Spreader		Forklift Truck 10T		Forklift Truck 30T		Total Eqpmt. Hire charges per shift
Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	Nos. per shift	Hire charge per unit per shift	
(23)	(24)	(25)	(26)	(27)	(28)	(29)=(23x24)+(25x26)+(27x28)
0	15400	2	10500	1	33000	54000
0	15400	0	10500	3	33000	99000
0	15400	2	10500	1	33000	54000
0	15400	2	10500	1	33000	54000
0	15400	0	10500	2	33000	66000
1	5000	0		0		5000
1	10000	0	10500	1	33000	43000
5	15400	0	10500	0	33000	77000
0	15400	2	10500	1	33000	54000
0	15400	0	10500	2	33000	66000

NA						0
0	15400	0	10500	2	33000	66000
NA						0
1	10000	0	10500	1	33000	43000

**AS PER TAMP MODIFICATION**

0	15000	2	10000	1	32000	52000
0	15000	0	10000	3	32000	96000
0	15000	2	10000	1	32000	52000
0	15000	2	10000	1	32000	52000
0	15000	0	10000	2	32000	64000
1	5000	0		0		5000
1	10000	0	10000	1	32000	42000
5	15000	0	10000	0	32000	75000
0	15000	2	10000	1	32000	52000
0	15000	0	10000	2	32000	64000
NA						0
0	15000	0	10000	2	32000	64000
NA						0
1	10000	0	10000	1	32000	42000

**ANNEX – VI (a)****Determination of Upfront tariff for Shore Handling Operations - Dry Bulk Cargo**

Amount in ₹

Sl. No.	Commodity	Norms per shift (in M.T.)	Equipment Hire cost per shift	Labour cost per shift	Total Equipment hire + Labour cost	Operational overheads @ 20% on Equipment and Labour cost	Administrative overheads @ 20% on Equipment and Labour cost	Total Operating cost	Margin @ 20% on total operating cost	Revenue Requirement per shift	Upfront tariff per M.T.	Upfront tariff per M.T. Foreign	Upfront tariff per M.T. Coastal
<b>AS PER CHPT ESTIMATES - USINGSHIP'S CRANE</b>													
<b>I</b>	<b>Method 1</b>												
<b>A</b>	<b>Import (Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises)</b>												
1	Ammonium Sulphate	1500	86500	5825	92325	18465	18465	129255	25851	155106	<b>103</b>	<b>CHPT has not proposed the Foreign rate</b>	<b>CHPT has not proposed the Coastal rate</b>
2	Muriate of Potash	2000	86500	6325	92825	18565	18565	129955	25991	155946	<b>78</b>		
3	Rock Phosphate	2000	86500	6325	92825	18565	18565	129955	25991	155946	<b>78</b>		
4	Sulphur	1200	103000	6350	109350	21870	21870	153090	30618	183708	<b>153</b>		
5	Urea	1200	64000	4400	68400	13680	13680	95760	19152	114912	<b>96</b>		
6	Silica sand	1400	119000	7350	126350	25270	25270	176890	35378	212268	<b>152</b>		
7	Dolomite	4200	119000	10150	129150	25830	25830	180810	36162	216972	<b>52</b>		
8	Limestone	3400	119000	9350	128350	25670	25670	179690	35938	215628	<b>63</b>		
9	Iron Ore Pellet	3300	150500	10825	161325	32265	32265	225855	45171	271026	<b>82</b>		
10	Gypsum	3000	86500	7325	93825	18765	18765	131355	26271	157626	<b>53</b>		
11	Food grains	1400	86500	5725	92225	18445	18445	129115	25823	154938	<b>111</b>		
12	Shredded Scrap	1350	109000	6800	115800	23160	23160	162120	32424	194544	<b>144</b>		
13	Heavy Melting Scrap	525	56000	3325	59325	11865	11865	83055	16611	99666	<b>190</b>		

B	Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks) : Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible. Hence, this method-1 is not considered for export cargo.												
	Method 2												
A	Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks & moved to storage yard within port premises)												
1	Ammonium Sulphate	1500	115000	13250	128250	25650	25650	179550	35910	215460	144	CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
2	Muriate of Potash	2000	115000	15750	130750	26150	26150	183050	36610	219660	110		
3	Rock Phosphate	2000	115000	15750	130750	26150	26150	183050	36610	219660	110		
4	Sulphur	1200	136000	12800	148800	29760	29760	208320	41664	249984	208		
5	Urea	1200	83000	10150	93150	18630	18630	130410	26082	156492	130		
6	Silica sand	1400	176000	15800	191800	38360	38360	268520	53704	322224	230		
7	Dolomite	4200	176000	29800	205800	41160	41160	288120	57624	345744	82		
8	Limestone	3400	176000	25800	201800	40360	40360	282520	56504	339024	100		
9	Iron Ore Pellet	3300	207500	26875	234375	46875	46875	328125	65625	393750	119		
10	Gypsum	3000	115000	20750	135750	27150	27150	190050	38010	228060	76		
11	Food grains	1400	115000	12750	127750	25550	25550	178850	35770	214620	153		
12	Shredded Scrap	1350	191500	16325	207825	41565	41565	290955	58191	349146	259		
13	Heavy Melting Scrap	525	72500	6250	78750	15750	15750	110250	22050	132300	252		
B	Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved and unloaded at wharf and loaded onto vessel)												
14	Food grains	700	115000	9250	124250	24850	24850	173950	34790	208740	298	CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
15	Barytes	3400	268000	30400	298400	59680	59680	417760	83552	501312	147		
16	Cobble Stones	2400	176000	20800	196800	39360	39360	275520	55104	330624	138		
17	Mil Scale	3500	176000	26300	202300	40460	40460	283220	56644	339864	97		
18	Cement clinkers	3700	176000	27300	203300	40660	40660	284620	56924	341544	92		
19	Ferro slag	3500	176000	26300	202300	40460	40460	283220	56644	339864	97		
III	Method 3												
A	Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to consignee's premises)												
1	Ammonium Sulphate	1500	28500	8925	37425	7485	7485	52395	10479	62874	42	CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
2	Muriate of Potash	2000	28500	11425	39925	7985	7985	55895	11179	67074	34		
3	Rock Phosphate	2000	28500	11425	39925	7985	7985	55895	11179	67074	34		
4	Sulphur	1200	33000	7650	40650	8130	8130	56910	11382	68292	57		
5	Urea	1200	19000	6950	25950	5190	5190	36330	7266	43596	36		
6	Silica sand	1400	57000	9850	66850	13370	13370	93590	18718	112308	80		
7	Dolomite	4200	57000	23850	80850	16170	16170	113190	22638	135828	32		
8	Limestone	3400	57000	19850	76850	15370	15370	107590	21518	129108	38		
9	Iron Ore Pellet	3300	57000	19350	76350	15270	15270	106890	21378	128268	39		
10	Gypsum	3000	28500	16425	44925	8985	8985	62895	12579	75474	25		
11	Food grains	1400	28500	8425	36925	7385	7385	51695	10339	62034	44		
12	Shredded Scrap	1350	82500	10875	93375	18675	18675	130725	26145	156870	116		
13	Heavy Melting Scrap	525	16500	3450	19950	3990	3990	27930	5586	33516	64		
B	Export (Cargo brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel)												
14	Food grains	700	28500	4925	33425	6685	6685	46795	9359	56154	80	CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
15	Barytes	3400	82500	21125	103625	20725	20725	145075	29015	174090	51		
16	Cobble Stones	2400	57000	14850	71850	14370	14370	100590	20118	120708	50		
17	Mil Scale	3500	57000	20350	77350	15470	15470	108290	21658	129948	37		
18	Cement clinkers	3700	57000	21350	78350	15670	15670	109690	21938	131628	36		
19	Ferro slag	3500	57000	20350	77350	15470	15470	108290	21658	129948	37		

AS PER CHPT ESTIMATES - USING HMC													
<b>I</b>	<b>Method 1</b>												
<b>A</b>	<b>Import (Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises) :</b> Grab capacity is more than Truck capacity. Hence, this method-1 of operation is not considered under HMC.												
<b>B</b>	<b>Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks)</b> Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible. Hence, this method is not considered for export cargo.												
<b>II</b>	<b>Method 2</b>												
<b>A</b>	<b>Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks &amp; moved to storage yard within port premises)</b>												
1	Ammonium Sulphate	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127	CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
2	Muriate of Potash	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
3	Rock Phosphate	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
4	Sulphur	8333	574000	70365	644365	128873	128873	902111	180422	1082533	130		
5	Urea	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
6	Silica sand	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
7	Dolomite	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
8	Limestone	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
9	Iron Ore Pellet	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
10	Gypsum	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
11	Food grains	8333	562000	69765	631765	126353	126353	884471	176894	1061365	127		
12	Shredded Scrap	8333	616000	72465	688465	137693	137693	963851	192770	1156621	139		
13	Heavy Melting Scrap	8333	483000	65815	548815	109763	109763	768341	153668	922009	111		
<b>B</b>	<b>Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved and unloaded at wharf and loaded onto vessel)</b>												
14	Food grains	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116	CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
15	Barytes	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116		
16	Cobble Stones	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116		
17	Mil Scale	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116		
18	Cement clinkers	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116		
19	Ferro slag	8333	507000	67015	574015	114803	114803	803621	160724	964345	116		
<b>III</b>	<b>Method 3</b>												
<b>A</b>	<b>Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to consignee's premises)</b>												
1	Ammonium Sulphate	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20	CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
2	Muriate of Potash	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
3	Rock Phosphate	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
4	Sulphur	8333	66000	44965	110965	22193	22193	155351	31070	186421	22		
5	Urea	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
6	Silica sand	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
7	Dolomite	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
8	Limestone	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
9	Iron Ore Pellet	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
10	Gypsum	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
11	Food grains	8333	57000	44515	101515	20303	20303	142121	28424	170545	20		
12	Shredded Scrap	8333	111000	47215	158215	31643	31643	221501	44300	265801	32		
13	Heavy Melting Scrap	8333	22000	42765	64765	12953	12953	90671	18134	108805	13		
<b>B</b>	<b>Export (Cargo brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel)</b>												
14	Food grains	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16	CHPT has not proposed	CHPT has not proposed
15	Barytes	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16		
16	Cobble Stones	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16		

17	Mil Scale	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16	the Foreign rate	the Coastal rate
18	Cement clinkers	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16		
19	Ferro slag	8333	38000	43565	81565	16313	16313	114191	22838	137029	16		
AS PER TAMP MODIFICATION													
I	Method 1												
A	Import (Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises)												
1	Ammonium Sulphate	1800	84500	6025	90525	18105	18105	126735	25347	152082	84	85.52	51.31
2	Muriate of Potash	2000	84500	6225	90725	18145	18145	127015	25403	152418	76	77.13	46.28
3	Rock Phosphate	2000	84500	6225	90725	18145	18145	127015	25403	152418	76	77.13	46.28
4	Sulphur	1900	101000	6950	107950	21590	21590	151130	30226	181356	95	96.61	57.97
5	Urea	1300	62000	4400	66400	13280	13280	92960	18592	111552	86	86.85	52.11
6	Silica sand	1900	115000	7650	122650	24530	24530	171710	34342	206052	108	109.77	65.86
7	Dolomite	4800	115000	10550	125550	25110	25110	175770	35154	210924	44	44.48	26.69
8	Limestone	4200	115000	9950	124950	24990	24990	174930	34986	209916	50	50.59	30.35
9	Iron Ore Pellet	3300	146500	10625	157125	31425	31425	219975	43995	263970	80	80.96	48.58
10	Gypsum	3000	84500	7225	91725	18345	18345	128415	25683	154098	51	51.99	31.19
11	Food grains	1400	84500	5625	90125	18025	18025	126175	25235	151410	108	109.46	65.68
12	Shredded Scrap	2400	105000	7650	112650	22530	22530	157710	31542	189252	79	79.81	47.89
13	Heavy Melting Scrap	525	55000	3275	58275	11655	11655	81585	16317	97902	186	188.74	113.24
B	Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks) : Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible. Hence, this method-1 is not considered for export cargo.												
II	Method 2												
A	Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks & moved to storage yard within port premises)												
1	Ammonium Sulphate	1800	110000	14500	124500	24900	24900	174300	34860	209160	116	117.61	70.57
2	Muriate of Potash	2000	110000	15500	125500	25100	25100	175700	35140	210840	105	106.70	64.02
3	Rock Phosphate	2000	110000	15500	125500	25100	25100	175700	35140	210840	105	106.70	64.02
4	Sulphur	1900	131000	16050	147050	29410	29410	205870	41174	247044	130	131.60	78.96
5	Urea	1300	79000	10450	89450	17890	17890	125230	25046	150276	116	117.00	70.20
6	Silica sand	1900	166000	17800	183800	36760	36760	257320	51464	308784	163	164.49	98.69
7	Dolomite	4800	166000	32300	198300	39660	39660	277620	55524	333144	69	70.25	42.15
8	Limestone	4200	166000	29300	195300	39060	39060	273420	54684	328104	78	79.07	47.44
9	Iron Ore Pellet	3300	197500	26375	223875	44775	44775	313425	62685	376110	114	115.36	69.22
10	Gypsum	3000	110000	20500	130500	26100	26100	182700	36540	219240	73	73.97	44.38
11	Food grains	1400	110000	12500	122500	24500	24500	171500	34300	205800	147	148.79	89.27
12	Shredded Scrap	2400	181500	21075	202575	40515	40515	283605	56721	340326	142	143.52	86.11
13	Heavy Melting Scrap	525	70000	6125	76125	15225	15225	106575	21315	127890	244	246.56	147.94
B	Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved and unloaded at wharf and loaded onto vessel)												
14	Food grains	700	110000	9000	119000	23800	23800	166600	33320	199920	286	289.07	173.44
15	Barytes	3400	257000	29850	286850	57370	57370	401590	80318	481908	142	143.46	86.08
16	Cobble Stones	2400	166000	20300	186300	37260	37260	260820	52164	312984	130	131.99	79.19
17	Mil Scale	4600	166000	31300	197300	39460	39460	276220	55244	331464	72	72.93	43.76
18	Cement clinkers	3700	166000	26800	192800	38560	38560	269920	53984	323904	88	88.60	53.16
19	Ferro slag	4800	166000	32300	198300	39660	39660	277620	55524	333144	69	70.25	42.15
III	Method 3												
A	Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to consignee's premises)												
1	Ammonium Sulphate	1800	25500	10275	35775	7155	7155	50085	10017	60102	33	33.80	20.28
2	Muriate of Potash	2000	25500	11275	36775	7355	7355	51485	10297	61782	31	31.27	18.76

3	Rock Phosphate	2000	25500	11275	36775	7355	7355	51485	10297	61782	31	31.27	18.76
4	Sulphur	1900	30000	11000	41000	8200	8200	57400	11480	68880	36	36.69	22.01
5	Urea	1300	17000	7350	24350	4870	4870	34090	6818	40908	31	31.85	19.11
6	Silica sand	1900	51000	12050	63050	12610	12610	88270	17654	105924	56	56.43	33.86
7	Dolomite	4800	51000	26550	77550	15510	15510	108570	21714	130284	27	27.47	16.48
8	Limestone	4200	51000	23550	74550	14910	14910	104370	20874	125244	30	30.18	18.11
9	Iron Ore Pellet	3300	51000	19050	70050	14010	14010	98070	19614	117684	36	36.09	21.65
10	Gypsum	3000	25500	16275	41775	8355	8355	58485	11697	70182	23	23.68	14.21
11	Food grains	1400	25500	8275	33775	6755	6755	47285	9457	56742	41	41.02	24.61
12	Shredded Scrap	2400	76500	15825	92325	18465	18465	129255	25851	155106	65	65.41	39.25
13	Heavy Melting Scrap	525	15000	3375	18375	3675	3675	25725	5145	30870	59	59.51	35.71
<b>B Export (Cargo brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel)</b>													
14	Food grains	700	25500	4775	30275	6055	6055	42385	8477	50862	73	73.54	44.12
15	Barytes	3400	76500	20825	97325	19465	19465	136255	27251	163506	48	48.67	29.20
16	Cobble Stones	2400	51000	14550	65550	13110	13110	91770	18354	110124	46	46.44	27.86
17	Mil Scale	4600	51000	25550	76550	15310	15310	107170	21434	128604	28	28.30	16.98
18	Cement clinkers	3700	51000	21050	72050	14410	14410	100870	20174	121044	33	33.11	19.87
19	Ferro slag	4800	51000	26550	77550	15510	15510	108570	21714	130284	27	27.47	16.48
<b>AS PER TAMP ESTIMATES - USING HMC</b>													
<b>I Method 1</b>													
<b>A Import (Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises) :Grab capacity is more than Truck capacity. Hence, this method-1 of operation is not considered under HMC.</b>													
<b>B Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks)</b> Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible. Hence, this method is not considered for export cargo.													
<b>II Method 2</b>													
<b>A Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks &amp; moved to storage yard within port premises)</b>													
1	Ammonium Sulphate	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
2	Muriate of Potash	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
3	Rock Phosphate	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
4	Sulphur	8333	564000	69865	633865	126773	126773	887411	177482	1064893	128	129.34	77.60
5	Urea	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
6	Silica sand	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
7	Dolomite	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
8	Limestone	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
9	Iron Ore Pellet	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
10	Gypsum	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
11	Food grains	8333	552000	69265	621265	124253	124253	869771	173954	1043725	125	126.77	76.06
12	Shredded Scrap	8333	603000	71815	674815	134963	134963	944741	188948	1133689	136	137.70	82.62
13	Heavy Melting Scrap	8333	480000	65665	545665	109133	109133	763931	152786	916717	110	111.35	66.81
<b>B Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved and unloaded at wharf and loaded onto vessel)</b>													
14	Food grains	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
15	Barytes	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
16	Cobble Stones	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
17	Mil Scale	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
18	Cement clinkers	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51
19	Ferro slag	8333	501000	66715	567715	113543	113543	794801	158960	953761	114	115.85	69.51

III	Method 3												
A	Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to consignee's premises)												
1	Ammonium Sulphate	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
2	Muriate of Potash	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
3	Rock Phosphate	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
4	Sulphur	8333	60000	44665	104665	20933	20933	146531	29306	175837	21	21.36	12.82
5	Urea	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
6	Silica sand	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
7	Dolomite	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
8	Limestone	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
9	Iron Ore Pellet	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
10	Gypsum	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
11	Food grains	8333	51000	44215	95215	19043	19043	133301	26660	159961	19	19.43	11.66
12	Shredded Scrap	8333	102000	46765	148765	29753	29753	208271	41654	249925	30	30.36	18.22
13	Heavy Melting Scrap	8333	20000	42665	62665	12533	12533	87731	17546	105277	13	12.79	7.67
B	Export (Cargo brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel)												
14	Food grains	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47
15	Barytes	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47
16	Cobble Stones	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47
17	Mil Scale	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47
18	Cement clinkers	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47
19	Ferro slag	8333	34000	43365	77365	15473	15473	108311	21662	129973	16	15.79	9.47

Annex- VI (b)

## Determination of Upfront tariff for Shore Handling Operations - Break Bulk Cargo

Amount in ₹

												Amount in ₹	
Sl. No.	Commodity	Norms per shift (in M.T.)	Equipment Hire cost per shift	Labour cost per shift	Total Equipment hire + Labour cost	Operational overheads @ 20% on Equipment & Labour cost	Administrative overheads @ 20% on Equipment & Labour cost	Total Operating cost	Margin @ 20% on total operating cost	Revenue Requirement per shift	Upfront tariff per M.T.	Upfront tariff per M.T. Foreign	Upfront tariff per M.T. Coastal
	AS PER CHPT ESTIMATES												
I	Method 1												
A	Import (Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises)												
1	Steel bar/tubes/pipes	560	58900	6450	65350	13070	13070	91490	18298	109788	196	CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
2	Steel CR Coil	1700	130000	14700	144700	28940	28940	202580	40516	243096	143		
3	Steel Plate	1000	76500	8650	85150	17030	17030	119210	23842	143052	143		
4	Steel Billet	850	70500	7900	78400	15680	15680	109760	21952	131712	155		
5	HR Coil	2125	178000	19925	197925	39585	39585	277095	55419	332514	156		
6	Excavator	250	15000	1750	16750	3350	3350	23450	4690	28140	113		
7	Project cargo	250	51000	5350	56350	11270	11270	78890	15778	94668	379		
8	Logs	700									NA		
B	Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks)												
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1000	76500	8650	85150	17030	17030	119210	23842	143052	143	CHPT has not proposed	CHPT has not proposed
10	Steel CR Coil	1200	110000	12200	122200	24440	24440	171080	34216	205296	171		
11	Granite Block	1000	148000	15800	163800	32760	32760	229320	45864	275184	275		



12	HR Coil	2000	173000	19300	192300	38460	38460	269220	53844	323064	162	the Foreign rate	the Coastal rate
13	Barytes - J. Bags	1200	65000	7700	72700	14540	14540	101780	20356	122136	102		
14	Project cargo	100	45000	4600	49600	9920	9920	69440	13888	83328	833		
II	Method 2											CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
A	Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks & moved to storage yard within port premises)												
1	Steel bar/tubes/pipes	560	112900	14090	126990	25398	25398	177786	35557	213343	381		
2	Steel CR Coil	1700	229000	31400	260400	52080	52080	364560	72912	437472	257		
3	Steel Plate	1000	130500	18050	148550	29710	29710	207970	41594	249564	250		
4	Steel Billet	850	124500	16700	141200	28240	28240	197680	39536	237216	279		
5	HR Coil	2125	244000	35025	279025	55805	55805	390635	78127	468762	221		
6	Excavator	250	15000	2750	17750	3550	3550	24850	4970	29820	119		
7	Project cargo	250	94000	10650	104650	20930	20930	146510	29302	175812	703		
8	Logs	700	135800	17080	152880	30576	30576	214032	42806	256838	367		
B	Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved and unloaded at wharf and loaded onto vessel)											CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1000	130500	18050	148550	29710	29710	207970	41594	249564	250		
10	Steel CR Coil	1200	176000	23600	199600	39920	39920	279440	55888	335328	279		
11	Granite Block	1000									NA		
12	HR Coil	2000	239000	33900	272900	54580	54580	382060	76412	458472	229		
13	Barytes - J. Bags	1200									NA		
14	Project cargo	100	88000	9300	97300	19460	19460	136220	27244	163464	1635		
III	Method 3											CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
A	Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to consignee's premises)												
1	Steel bar/tubes/pipes	560	54000	8200	62200	12440	12440	87080	17416	104496	187		
2	Steel CR Coil	1700	99000	18400	117400	23480	23480	164360	32872	197232	116		
3	Steel Plate	1000	54000	10400	64400	12880	12880	90160	18032	108192	108		
4	Steel Billet	850	54000	9650	63650	12730	12730	89110	17822	106932	126		
5	HR Coil	2125	66000	17225	83225	16645	16645	116515	23303	139818	66		
6	Excavator	250	5000	1750	6750	1350	1350	9450	1890	11340	45		
7	Project cargo	250	43000	5550	48550	9710	9710	67970	13594	81564	326		
8	Logs	700	77000	11200	88200	17640	17640	123480	24696	148176	212		
B	Export (Cargo brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel)											CHPT has not proposed the Foreign rate	CHPT has not proposed the Coastal rate
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1000	54000	10400	64400	12880	12880	90160	18032	108192	108		
10	Steel CR Coil	1200	66000	12600	78600	15720	15720	110040	22008	132048	110		
11	Granite Block	1000									NA		
12	HR Coil	2000	66000	16600	82600	16520	16520	115640	23128	138768	69		
13	Barytes - J. Bags	1200									NA		
14	Project cargo	100	43000	4800	47800	9560	9560	66920	13384	80304	803		
AS PER TAMP MODIFICATIONS												158.99	95.39
I	Method 1												
A	Import (Cargo unloaded onto truck and moved to storage yard within port premises)												
1	Steel bar/tubes/pipes	800	67000	7500	74500	14900	14900	104300	20860	125160	156		
2	Steel CR Coil	1700	128000	14500	142500	28500	28500	199500	39900	239400	141		
3	Steel Plate	1100	79000	9000	88000	17600	17600	123200	24640	147840	134		
4	Steel Billet	850	69000	7750	76750	15350	15350	107450	21490	128940	152		
5	HR Coil	2125	175000	19625	194625	38925	38925	272475	54495	326970	154		
6	Excavator	800	37000	4500	41500	8300	8300	58100	11620	69720	87		

7	Project cargo	400	56000	6000	62000	12400	12400	86800	17360	104160	260	264.63	158.78
8	Logs	800									NA		
<b>B</b>	<b>Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks)</b>												
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1300	87000	10000	97000	19400	19400	135800	27160	162960	125	127.39	76.43
10	Steel CR Coil	1400	116000	13000	129000	25800	25800	180600	36120	216720	155	157.32	94.39
11	Granite Block	1000	145000	15500	160500	32100	32100	224700	44940	269640	270	274.02	164.41
12	HR Coil	2800	202000	23000	225000	45000	45000	315000	63000	378000	135	137.20	82.32
13	Barytes - J. Bags	1400	64000	7800	71800	14360	14360	100520	20104	120624	86	87.56	52.54
14	Project cargo	300	52000	5500	57500	11500	11500	80500	16100	96600	322	327.24	196.34
<b>II</b>	<b>Method 2</b>												
<b>A</b>	<b>Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks &amp; moved to storage yard within port premises)</b>												
1	Steel bar/tubes/pipes	800	119000	15900	134900	26980	26980	188860	37772	226632	283	287.90	172.74
2	Steel CR Coil	1700	229000	31400	260400	52080	52080	364560	72912	437472	257	261.52	156.91
3	Steel Plate	1100	131000	18600	149600	29920	29920	209440	41888	251328	228	232.20	139.32
4	Steel Billet	850	121000	16350	137350	27470	27470	192290	38458	230748	271	275.88	165.53
5	HR Coil	2125	244000	35025	279025	55805	55805	390635	78127	468762	221	224.18	134.51
6	Excavator	800	37000	7700	44700	8940	8940	62580	12516	75096	94	95.40	57.24
7	Project cargo	400	98000	11800	109800	21960	21960	153720	30744	184464	461	468.66	281.20
8	Logs	800	137000	17700	154700	30940	30940	216580	43316	259896	325	330.15	198.09
<b>B</b>	<b>Export (Cargo loaded onto trucks from storage yard, moved and unloaded at wharf and loaded onto vessel)</b>												
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1300	139000	20400	159400	31880	31880	223160	44632	267792	206	209.34	125.60
10	Steel CR Coil	1400	184000	25400	209400	41880	41880	293160	58632	351792	251	255.37	153.22
11	Granite Block	1000									NA	0.00	0.00
12	HR Coil	2800	271000	41100	312100	62420	62420	436940	87388	524328	187	190.30	114.18
13	Barytes - J. Bags	1400									NA	0.00	0.00
14	Project cargo	300	94000	10900	104900	20980	20980	146860	29372	176232	587	596.99	358.19
<b>III</b>	<b>Method 3</b>												
<b>A</b>	<b>Import (Cargo unloaded onto wharf, loaded onto trucks and moved to consignee's premises)</b>												
1	Steel bar/tubes/pipes	800	52000	9200	61200	12240	12240	85680	17136	102816	129	130.61	78.37
2	Steel CR Coil	1700	96000	18100	114100	22820	22820	159740	31948	191688	113	114.59	68.75
3	Steel Plate	1100	52000	10700	62700	12540	12540	87780	17556	105336	96	97.32	58.39
4	Steel Billet	850	52000	9450	61450	12290	12290	86030	17206	103236	121	123.43	74.06
5	HR Coil	2125	64000	17025	81025	16205	16205	113435	22687	136122	64	65.10	39.06
6	Excavator	800	5000	4500	9500	1900	1900	13300	2660	15960	20	20.27	12.16
7	Project cargo	400	42000	6200	48200	9640	9640	67480	13496	80976	202	205.73	123.44
8	Logs	800	75000	11500	86500	17300	17300	121100	24220	145320	182	184.60	110.76
<b>B</b>	<b>Export (Cargo brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel)</b>												
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1300	52000	11700	63700	12740	12740	89180	17836	107016	82	83.66	50.20
10	Steel CR Coil	1400	64000	13400	77400	15480	15480	108360	21672	130032	93	94.39	56.63
11	Granite Block	1000									NA	0.00	0.00
12	HR Coil	2800	64000	20400	84400	16880	16880	118160	23632	141792	51	51.46	30.88
13	Barytes - J. Bags	1400									NA	0.00	0.00
14	Project cargo	300	42000	5700	47700	9540	9540	66780	13356	80136	267	271.46	162.88

## Annex-VII

## Charges for loading / unloading of dry bulk cargo at the Common siding to/ from Railway wagons

Sl. No.	Description	Pay loader 10 T		Poclain		Taurpalin charges @ ₹3 per M.T.	Total Eqpmt. Hire charges	Labour charges @ 10% of Eqpmt. hire charges	Operating cost	Operating overheads @ 20% of Operating cost	Administrative overheads @ 20% of Operating cost	Total cost	Profit Marg in @ 20% of Total cost	Revenue Requirement	Qty. per rake (in M.T.)	Hire charges per M.T. (₹)
		Nos. per shift	Hire charge per shift	Nos. per shift	Hire charge per shift	Hire charge per M.T.										
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)=(3x4)+(5x6)+(7x16)	(9)=10% on 8	(10)=8 +9	(11) = 20% on 10	(12)= 20% on 10	(13)=10 +11+12	(14)= 20% on 13	(15)=13 +14	(16)	(17)=15 ÷16
<b>AS PER CHPT ESTIMATES</b>																
1	Loading	6	9500	0	15000	3	67500	6750	74250	14850	14850	103950	20790	124740	3500	36.00
2	Unloading	6	9500	3	15000	3	112500	11250	123750	24750	24750	173250	34650	207900	3500	59.00
<b>AS PER TAMP ESTIMATES</b>																
1	Loading	6	8500	0	14000	3	61500	6150	67650	13530	13530	94710	18942	113652	3500	32.00
2	Unloading	6	8500	3	14000	3	103500	10350	113850	22770	22770	159390	31878	191268	3500	55.00

## Annex- VIII

## CHENNAI PORT TRUST

## UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES

## Part I - Definitions and General conditions

## (1) (a) Definitions:

- (i) “Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii) “Day” shall mean the period of 24 hours starting from 6.00 a.m. of a day and ending at 6.00 a.m. on the following day.
- (iii) “Demurrage” shall mean charges payable for storage of cargo in transit area within port premises beyond free period, as specified in this SoR and shall not apply for cargo stored at areas licensed to port users for such purposes.
- (iv) “Foreign-going vessel” shall mean any vessel other than coastal vessel.
- (v) “Month” shall mean the calendar month.
- (vi) “Port” shall mean Chennai Port Trust, unless the context otherwise specifies.

- (vii) “Port Limit” shall mean the limits of Port of Chennai notified by the Central Government in terms of Section 4 (2) of the Indian Ports Act, 1908.
  - (viii) “Shift” shall mean the duration of 8 hours constituting 3 shifts in a day.
  - (ix) ‘Stevedoring’ includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
  - (x) ‘Shore handling’ includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
  - (xi) ‘Stevedore’ is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.
  - (xii) ‘Shore handling agent’ is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.
  - (xiii) “Wharfage” shall mean the basic dues recoverable on all cargo/ container imported or exported or transshipped within the Port limits or passing through the port, whether portage was provided by the Port or not.
- (1) (b). General conditions:**
- (i) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into ‘coastal’ or ‘foreign-going’ category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
  - (ii) System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
    - (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
    - (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
  - (iii) Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
    - (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
    - (b) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
    - (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
  - (iv) Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate

- (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
- (i) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
  - (ii) Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- \* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.*
- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
- (v) This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (vi) This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (vii) (a) The tariff notified is ceiling level.
- (b) The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (c) The authorized agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (d) The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/ or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii) The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (ix) If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.
- (x) Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xi) Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1<sup>st</sup> January and 31<sup>st</sup> December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1<sup>st</sup> April of the relevant year till 31<sup>st</sup> March of the following year.
- (xii) All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.

- (xiii) TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- (xiv) The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents.
- (xv) The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- (xvi) In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.
- (xvii) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xviii) Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (xix) As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005 –
  - (a) The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
  - (b) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
  - (c) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.

*(As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)*
- (xx) If any question arises requiring clarification or interpretation of the Scale of Rates and Statement of conditions of the operator, the matter shall be referred to TAMP and decision of TAMP in this regard will be binding on the operator.

## 2. Performance Standards

### 2.1 Dry Bulk Cargo

The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

**2.2 Break Bulk Cargo**

Sl. No.	Commodity	Productivity norms per shift (MT)
<b>A</b>	<b>Import</b>	
1	Steel bar/tubes/pipes	800
2	Steel CR Coil	1700
3	Steel Plate	1100
4	Steel Billet	850
5	HR Coil	2125
6	Excavator	800
7	Project cargo	400
8	Logs	800
<b>B</b>	<b>Export</b>	
9	Steel Billet/bar/tubes/pipes	1300
10	Steel CR Coil	1400
11	Granite Block	1000
12	HR Coil	2800
13	Barytes - J. Bags	1400
14	Project cargo	300

**3. Tariff Schedule****3.1 Dry Bulk Cargo****3.1.1. Using Ship Cranes****A. Import Cargo :****(Rate per M.T. in ₹)**

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations		Shore handling operations					
				Method 1		Method 2		Method 3	
				Cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery		Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery		Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Ammonium Sulphate	108	65	85.52	51.31	117.61	70.57	33.80	20.28

2	Murate of Potash	102	61	77.13	46.28	106.70	64.02	31.27	18.76
3	Rock Phosphate	102	61	77.13	46.28	106.70	64.02	31.27	18.76
4	Sulphur	128	77	96.61	57.97	131.60	78.96	36.69	22.01
5	Urea	112	67	86.85	52.11	117.00	70.20	31.85	19.11
6	Silica sand	104	62	109.77	65.86	164.49	98.69	56.43	33.86
7	Dolomite	72	43	44.48	26.69	70.25	42.15	27.47	16.48
8	Limestone	75	45	50.59	30.35	79.07	47.44	30.18	18.11
9	Iron Ore Pellet	106	64	80.96	48.58	115.36	69.22	36.09	21.65
10	Gypsum	84	50	51.99	31.19	73.97	44.38	23.68	14.21
11	Food grains	124	74	109.46	65.68	148.79	89.27	41.02	24.61
12	Shredded Scrap	155	93	79.81	47.89	143.52	86.11	65.41	39.25
13	Heavy Melting Scrap	383	230	188.74	113.24	246.56	147.94	59.51	35.71

**B. Export Cargo****(Rate per M.T. in ₹)**

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations		Shore handling operations					
				Method 1	Method 2		Method 3		
				Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks	Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf, unloaded at wharf and loaded onto vessel		Cargo directly brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel		
		Foreign	Coastal		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	
14	Food grains (Maize, Raw sugar, etc.)	196	118	Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible.	289.07	173.44	73.54	44.12	
15	Barytes	86	52		143.46	86.08	48.67	29.20	
16	Cobble Stones	93	56		131.99	79.19	46.44	27.86	
17	Mil Scale	77	46		72.93	43.76	28.30	16.98	
18	Cement clinkers	84	50		88.60	53.16	33.11	19.87	
19	Ferro slag	76	46		70.25	42.15	27.47	16.48	



**3.1.2. Using Mobile Harbour Cranes****A. Import Cargo :****(Rate per M.T. in ₹)**

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations		Shore handling operations					
				Method 1		Method 2		Method 3	
				Cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery		Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery		Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Ammonium Sulphate	92	55	Grab capacity is more than Truck capacity. Hence, this method of operation is not considered under HMC.		126.77	76.06	19.43	11.66
2	Murate of Potash	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
3	Rock Phosphate	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
4	Sulphur	96	58			129.34	77.60	21.36	12.82
5	Urea	91	55			126.77	76.06	19.43	11.66
6	Silica sand	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
7	Dolomite	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
8	Limestone	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
9	Iron Ore Pellet	98	59			126.77	76.06	19.43	11.66
10	Gypsum	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
11	Food grains	92	55			126.77	76.06	19.43	11.66
12	Shredded Scrap	110	66			137.70	82.62	30.36	18.22
13	Heavy Melting Scrap	102	61			111.35	66.81	12.79	7.67

**B. Export Cargo****(Rate per M.T. in ₹)**

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations		Shore handling operations					
				Method 1		Method 2		Method 3	
				Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks		Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf, unloaded at wharf and loaded onto vessel		Cargo directly brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel	
		Foreign	Coastal			Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
14	Food grains (Maize, Raw sugar, etc.)	92	55	Direct loading from Trucks to the vessels using Crane grab is not practically feasible.		115.85	69.51	15.79	9.47
15	Barytes	96	58			115.85	69.51	15.79	9.47
16	Cobble Stones	92	55			115.85	69.51	15.79	9.47
17	Mil Scale	96	58			115.85	69.51	15.79	9.47
18	Cement clinkers	96	58			115.85	69.51	15.79	9.47

19	Ferro slag	96	58		115.85	69.51	15.79	9.47
----	------------	----	----	--	--------	-------	-------	------

**3.1.3. Additional charges**

Sl. No.	Particulars	Rate per M.T. (in ₹)
1.	Use of Hopper for unloading of cargo	45
2.	Wagon Loading at Railway siding	32
3.	Wagon Unloading at Railway siding	55

**3.2 Break Bulk Cargo****A. Import Cargo**

(Rate per M.T. in ₹)

Sl. No.	Commodity	Stevedoring Operations		Shore handling operations					
				Method 1		Method 2		Method 3	
				Cargo unloaded onto trucks and moved to the storage yard within the port limits for stacking and delivery		Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved to storage yard within the port limits for stacking and delivery		Cargo unloaded on wharf, loaded onto trucks and moved out of port limits for delivery	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1	Steel bar/tubes/ pipes	160	96	158.99	95.39	287.90	172.74	130.61	78.37
2	Steel CR Coil	129	77	143.11	85.87	261.52	156.91	114.59	68.75
3	Steel Plate	200	120	136.59	81.95	232.20	139.32	97.32	58.39
4	Steel Billet	150	90	154.16	92.50	275.88	165.53	123.43	74.06
5	HR Coil	129	77	156.37	93.82	224.18	134.51	65.10	39.06
6	Excavator	194	116	88.57	53.14	95.40	57.24	20.27	12.16
7	Project cargo (including Machinery)	430	258	264.63	158.78	468.66	281.20	205.73	123.44
8	Logs	197	118	NA	NA	330.15	198.09	184.60	110.76

**B. Export Cargo**

B	Export	Stevedoring Operations		Shore handling operations					
				Method 1		Method 2		Method 3	
				Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf and loaded onto vessel directly from the trucks		Cargo loaded onto trucks from storage yard within the port limits, moved to wharf, unloaded at wharf and loaded onto vessel		Cargo directly brought from outside port, unloaded at wharf and loaded onto vessel	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
9	Steel Billet/bar/ tubes/ pipes	124	74	127.39	76.43	209.34	125.60	83.66	50.20
10	Steel CR Coil	156	94	157.32	94.39	255.37	153.22	94.39	56.63
11	Granite Block	160	96	274.02	164.41	NA	NA	NA	NA

12	HR Coil	94	56	137.20	82.32	190.30	114.18	51.46	30.88
13	Barytes - J. Bags	201	121	87.56	52.54	NA	NA	NA	NA
14	Project cargo (including Machinery, Windmill & Excavator)	571	343	327.24	196.34	596.99	358.19	271.46	162.88

**Notes:**

- (i) Wharfage, storage charges and other miscellaneous charges shall continue to be levied by the port as per the prevailing scale of rates.
- (ii) The charges for shore handling operations include arranging and receiving the cargo to / from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and does not include receiving and delivering of cargo from consignee's premises to port premises or vice versa. However, additional charges are payable for wagon loading / unloading of dry bulk cargo as prescribed in Schedule 3.1.3.
- (iii) The shore handling charges include Piece Rate Incentive of ` 4/- per M.T. and Special Levy of ` 1/- per M.T. payable to the Port as per the SoR of the Port. However, it does not include wharfage, demurrage, storage charges, license fee for plot and other miscellaneous charges payable to the Port.
- (iv) All taxes and duties, as may be applicable from time to time, including Service Tax / GST shall be paid extra.
- (v)
  - (a) From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in notes (b) and (c) below.
  - (b) The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1<sup>st</sup> January 2017 and 31 December of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into effect from 1<sup>st</sup> April of the relevant year to 31<sup>st</sup> March of the following year.
  - (c) In case of dry bulk cargo, the licenced agent would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo. For break bulk cargo, the licenced agent would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation from the second year of operation on achievement of performance standards for each of the commodities notified alongwith the normative tariff. For this purpose, the Licensed Agent shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
  - (d) The CHPT shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time. The Licensed Agent can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the CHPT to the Licensed Agent that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.
  - (e) In the event the Port confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the Licensed Agent will not be entitled for 100% WPI indexation. The Licensed Agent will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016.
- (vi) If any new cargo other than mentioned in this tariff schedule is handled, the charges for the cargo with similar nature, handling method and productivity norms will be adopted.